



TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

# Nova Proposta para o Centro Metropolitano do Guar

Aluna: Jacqueline Marra Ferreira Costa  
Orientadora: Gabriela de Souza Tenório

UnB | UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FAU | FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO  
PRO | DEPARTAMENTO DE PROJETO, EXPRESSÃO E REPRESENTAÇÃO

1/2015

TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

# NOVA PROPOSTA PARA O CENTRO METROPOLITANO DO GUARÁ

Aluna: Jacqueline Marra Ferreira Costa 09/10686

Orientadora: Gabriela de Souza Tenório

---

UnB | UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

FAU | FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

PRO | DEPARTAMENTO DE PROJETO, EXPRESSÃO E REPRESENTAÇÃO

# ÍNDICE

## 1. INTRODUÇÃO

1.1 O Guará	07
1.2 O Centro Metropolitano do Guará	09

## 2. ANÁLISE

2.1 Dimensão Bioclimática	13
2.2 Dimensão Econômica	16
2.3 Dimensão Estética	17
2.4 Dimensão Expressivo-Simbólica	17
2.5 Dimensão Funcional	19
2.6 Dimensão Sociológica	20
2.7 Dimensão Topoceptiva	21

## 3. PROJETO

3.1 Estratégias de Ocupação	27
3.2 Eliminação de Barreiras	28
3.3 A Avenida do Guará	29
3.4 Sistema Viário	30
3.5 Loteamento	32
3.6 Equipamentos Comunitários	33
3.7 Frente Comercial	34
3.8 Mobilidade Urbana	35
3.9 Uso do Solo	36
3.10 Tipos Edifícios	37

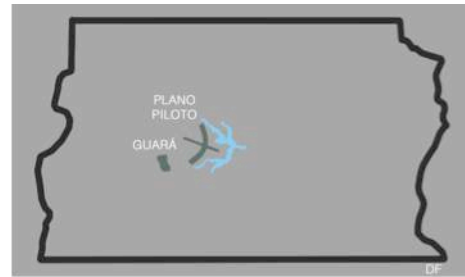
# INTRODUÇÃO



# A ÁREA DE PROJETO

## a) O Guará:

A Região Administrativa do Guará é o núcleo urbano mais próximo ao Plano piloto (11km) e se conecta a ele por meio das vias de trânsito rápido Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e Estrada Parque Guará (EPGU). As duas linhas do metrô (linha verde e linha laranja) que ligam Ceilândia e Samambaia a Brasília, passam pela cidade, parando nas duas estações que se encontram ao longo da divisa entre o Guará I e o Guará II.



\*O Guará no DF

Apesar de sua aparente independência do Plano Piloto, possuindo comércio e serviços institucionais satisfatórios e grande variedade de opções de lazer, o Guará é uma região que ainda depende muito de Brasília em relação aos postos de trabalho. Em abril deste ano de 2013, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN) realizou uma pesquisa visando traçar o perfil da distribuição dos postos de trabalho no DF.<sup>1</sup> De acordo com essa pesquisa, o Guará possui um total de 49.000 residentes ocupados e possui 27.180 postos de trabalho. Porém, apenas 13.450 empregados trabalham e moram no Guará (27,4% de sua população ocupada), enquanto 26.590 dessa população ocupada trabalha no Plano Piloto (o que representa 54,27% de sua população de trabalhadores), sendo a 3ª região em deslocamento para o Plano Piloto por motivo de emprego.

O Guará, ou Setor Residencial Indústria e Abastecimento (SRIA), surgiu em 1967 com o objetivo de comportar os trabalhadores do Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), invasões, funcionários públicos, etc.

Em 1966, “cerca de 600 famílias de trabalhadores do SIA moravam nos lotes onde funcionavam as indústrias”<sup>2</sup>. Buscando solucionar essa situação, um grupo de empresários criou a Sociedade da Indústria, Abastecimento e Gráfica (ADESIAG) para reivindicar a criação de um assentamento. O então prefeito do Distrito Federal, Plínio Cantanhede, e o então superintendente da extinta Sociedade de Habitações de Interesse Social (SHIS), Wadjô Gomide, foram designados para atender a esse pedido. Depois de buscar apoio do Banco Nacional de Habitação (BNH) e a permissão do urbanista Lúcio Costa (que, contrariado, acabou aceitando devido à insistência de Wadjô Gomide), o projeto foi iniciado.

As primeiras aglomerações surgiram por meio do Mutirão da Casa Própria, projeto da SHIS e liderado pelo então presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP), o engenheiro Rogério de Freitas Cunha. A cidade teve seu início onde hoje é a QI 05 do Guará I, estendendo-se depois para as QEs e QIs 1 e 3. Quando oficialmente fundado, em 05/05/1969, o Guará tinha 2.623 casas e 1.021 em construção. Somadas a essas casas do mutirão, a SHIS construiu ainda mais 3.000, constituindo o núcleo inicial do Guará I, com 2.994km<sup>2</sup>.

Com a necessidade de abrigar mais servidores, iniciou-se, em 1969, a urbanização do Guará II, projetado para atender a União, em uma parceria do Governo Federal com o Governo do Distrito Federal (GDF). A partir de então, o Guará vem se expandindo, tendo sido acrescida, no ano de 1987, a QE 38, para assentar famílias de invasões. Em 1990, foram criadas as QE 42 e 44, com o mesmo objetivo e hoje já existe a QE 46 e fala-se em criar as QEs 48, 50, 52, 54, 56 e 58, “para atendimento a política habitacional de interesse social do Governo.”<sup>3</sup>

Para fins de desenvolvimento econômico, foi criado o Setor de Oficinas, em 1984, e, em 2000, o Pólo de Modas.

O Decreto nº 2.356 de 31/08/1973 criou a administração regional do SRIA, tornando-se, mais tarde, com o Decreto nº 11.921, de 25/10/1989, a Região Administrativa do Guará (RA-X).

Atualmente fazem parte da RA-X:

- 1 - Colônia Agrícola Vicente Pires;
- 2 - Setor Jôquei Clube de Brasília - SJCB;





*\*Imagem retirada do PDL do Guarã<sup>2</sup>*

- 3 - Quadras Econômicas Lúcio Costa - QELC e Vila Tecnológica;
- 4 - Reserva Ecológica do Guarã;
- 5 - Setor Residencial Indústria e Abastecimento I - SRIA I - Guarã I;
- 6 - Setor de Oficinas Sul - SOF/SUL;
- 7 - Setor de Garagens e Concessionárias de Veículos - SGCV;
- 8 - Colônia Agrícola Águas Claras - CAAC;
- 9 - Setor Residencial Indústria e Abastecimento II - SRIA II - Guarã II;
- 10 - Parque do Guarã;
- 11 - Setor de Múltiplas Atividades Sul - SMAS, trechos 1 e 2.

12 - Pólo de Modas;

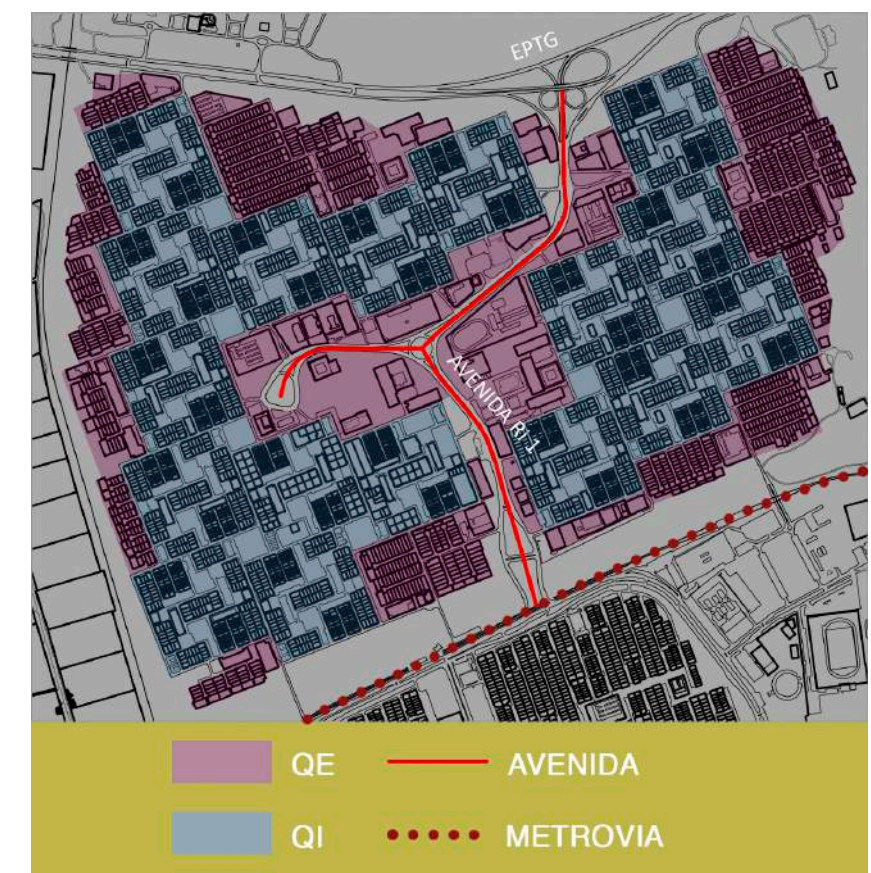
13 - Colônia Agrícola Bernardo Sayão - CABS;

14 - Colônia Agrícola IAPI - CAIAPI;

15 - Setor de Áreas Isoladas Sudoeste - SAISO, trecho localizado na Região Administrativa do Guarã (não representado no mapa ao lado);

16 - Setor de Clubes Esportivos e Estádios Sul - SCEE/SUL (não representado no mapa abaixo).

Como objeto de estudo, serão analisadas, dentro da RA-X, somente as áreas correspondentes ao Guarã I e ao Guarã II, pois o que interessa como área de projeto é o vazio corredor que existe entre os dois.



*\*Esquema do zoneamento do Guarã I*

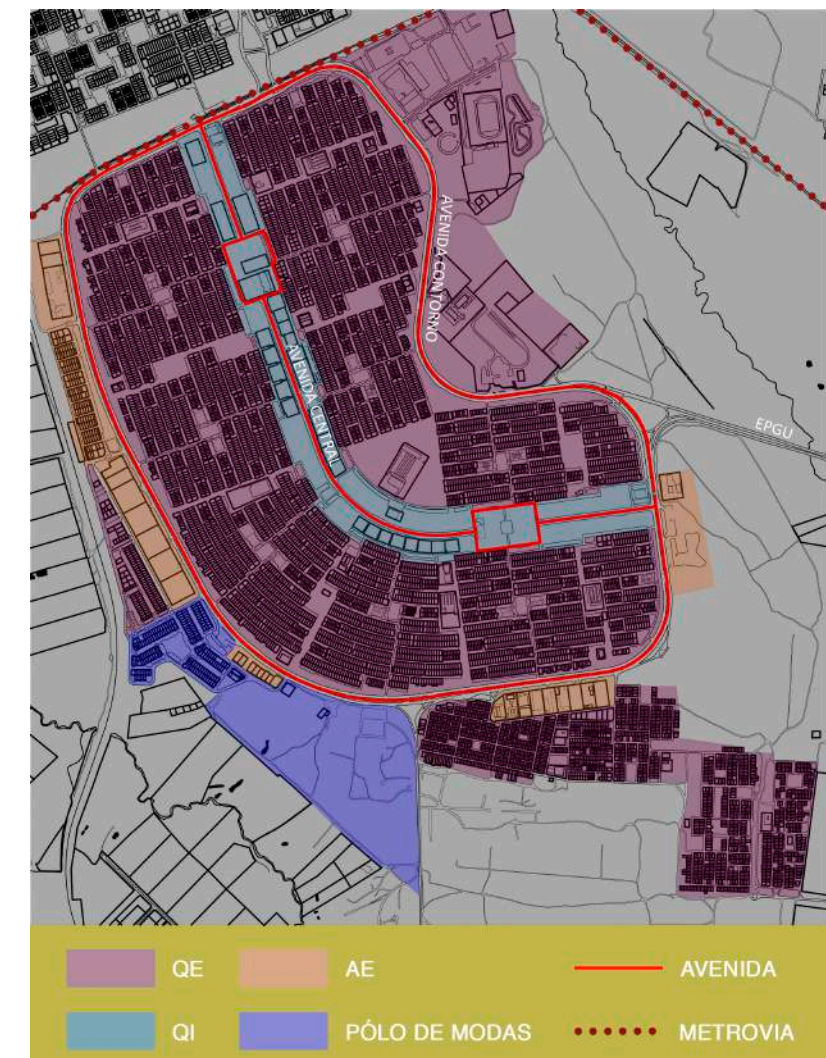
O Guarã I é formado por Quadras Externas (QE) e Quadras Internas (QI), totalizando em 34 quadras. Tanto as QEs, quanto as QIs são numeradas em sequência de 1 a 11. A partir da quadra 12, passam a ser contados apenas os números pares, de 12 a 22.



As Quadras Internas possuem uma configuração de quadrilátero com áreas verdes em seu interior, comércio local e blocos de casas unifamiliares e edifícios residenciais de 3 andares. Os aglomerados que ficam em volta de cada quadrilátero formam as QEs, que não seguem um padrão específico. Todas as quadras ímpares encontram-se do lado direito da avenida Ri 1, enquanto as pares estão distribuídas do lado esquerdo.

O Guará II é formado por Quadras Externas (QE), lindeiras à avenida contorno, de baixa densidade com conjuntos de residências unifamiliares, praças e comércio local. São 12 quadras localizadas dentro do perímetro da avenida Contorno (quadras ímpares 13 a 21 e pares 24 a 36) e 5 quadras pares (38 a 46, com a previsão de criação das QEs 48, 50, 52, 54, 56 e 58) ao longo da porção oeste e sul da avenida Contorno com a sua porção mais austral próxima à via paralela à via EPIA. Existe ainda uma quadra ímpar (23) ao longo da parte norte da avenida Contorno, se diferenciando por não ser uma zona residencial e, sim, uma zona especial de entretenimento e serviços institucionais, tais como a Feira Permanente do Guará e o CAVE. Ao longo da avenida Central, encontram-se 6 Quadras Internas (QI) ímpares (23 a 33), constituídas por lotes de edifícios residenciais e comércio local. Além de suas quadras residenciais, o Guará II possui um Pólo de Modas e 6 zonas pares (2 a 10, sendo a 2 dividida em 2 e 2A) assim chamadas de Áreas Especiais (AE), onde se desenvolvem atividades e usos diversos.

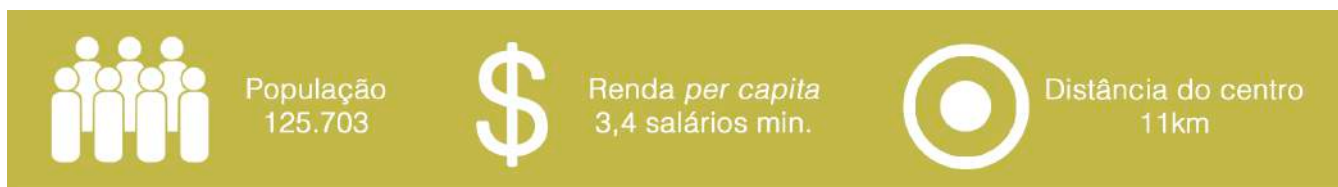
Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD)<sup>4</sup>, de 2011, a população do Guará é de 125.703 habitantes, resultando em 38.138 domicílios. Desse total, 100% dos domicílios têm acesso à rede de água e ao serviço de limpeza urbana; 99,8% à rede de esgotamento sanitário e 99,6% à rede de água pluvial. Em relação à mobilidade, 99,6% possuem rua asfaltada e iluminação pública; 99,8% calçada e 99,2% meio fio.



*\*Esquema do zoneamento do Guará II*

#### b) O Centro Metropolitano do Guará:

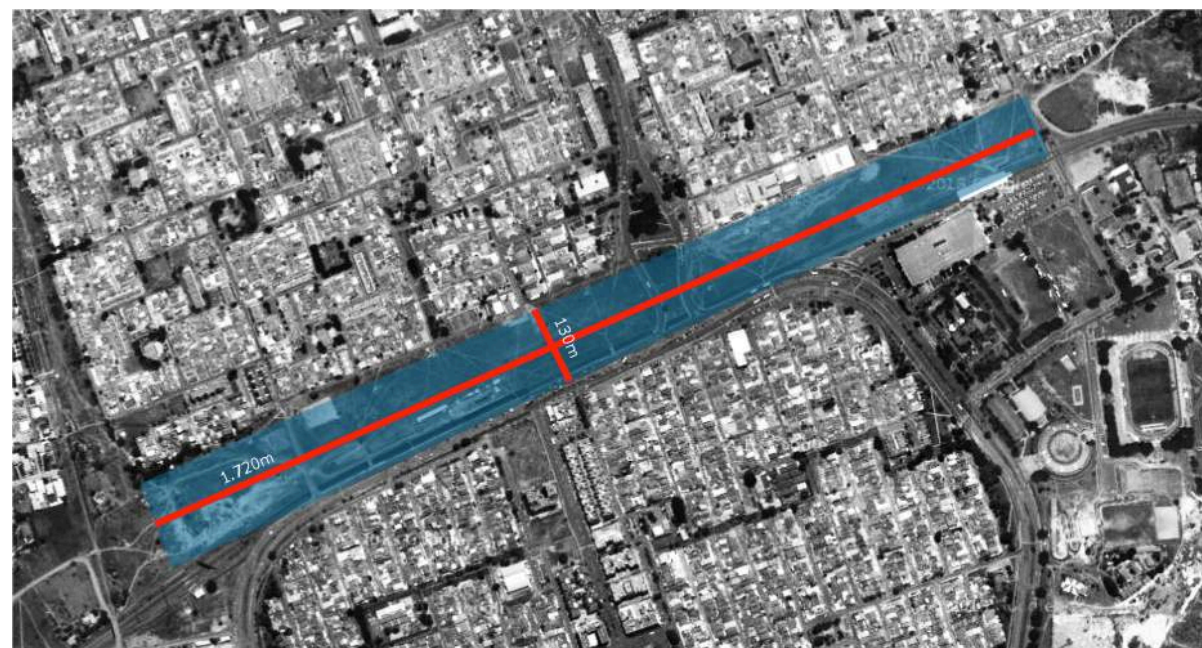
Entre o Guará I e o Guará II existe uma longa faixa de terra que os separa. Em sua extensão, passam a linha do metrô, rente ao limite com o Guará II, e a linha de transmissão de alta tensão de energia elétrica FURNAS, bem no meio da área. Esse trecho da cidade sempre simbolizou um elemento de segregação entre suas duas partes, por apresentar barreiras físicas que dificultam a permeabilidade do trânsito de pedestres e a ocupação física do espaço.



*\*O Guará em números*

O Guará é uma cidade bem abastecida de equipamentos públicos e urbanos. Suas áreas verdes são munidas de playground, quadras poliesportivas, área de ginástica, bancos, árvores, etc. Comércio e serviços também são bastante presentes e satisfatórios, sendo o Parque do Guará o motivo de maior reclamação, por ainda não ser uma área de lazer bem estruturada e equipada (mas que está em processo de melhorias).

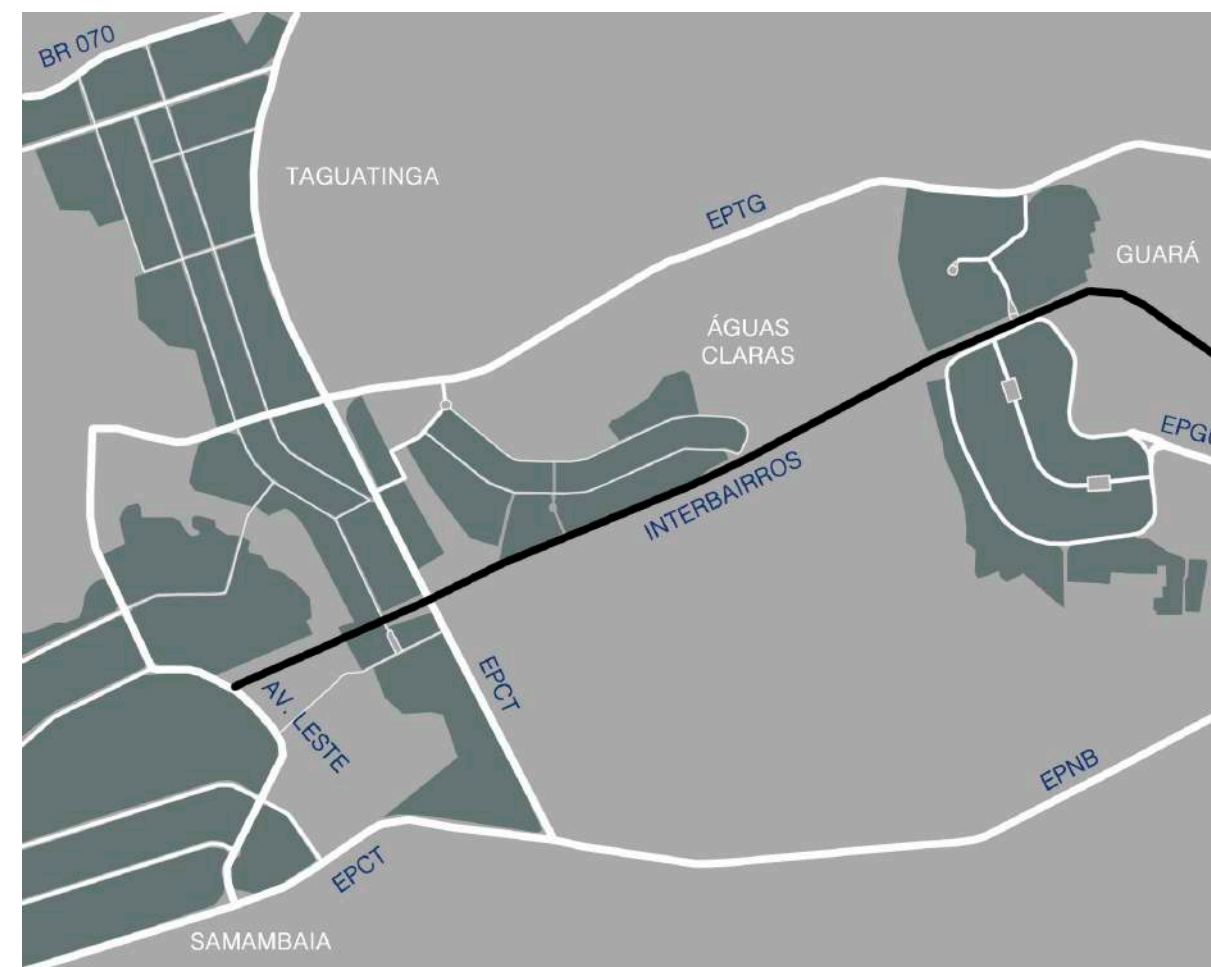




*\*A faixa, imagem retirada do Google Maps, com alteração (maps.google.com)*

Desde a elaboração do Plano Urbanístico da RA vizinha, Águas Claras, em 1983, discute-se a ocupação desse extenso corredor. Há mais de 13 anos existe um projeto do GDF para a criação de uma via expressa que ligue a RA de Samambaia com o Plano Piloto. Essa via, assim chamada de Estrada Parque Interbairros (EPIB ou DF-081), seria paralela à Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e à Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), e seu objetivo seria justamente desafogar o trânsito dessas duas vias, proporcionando mais uma opção que possa ligar as cidades-satélite com a saída sul de Brasília. A previsão é que a Interbairros tenha 22km de extensão e passe por Samambaia, Taguatinga Sul, Águas Claras, entre os dois Guará e se conecte com o Setor Policial Sul. O projeto, porém, possui muitas dificuldades para sair do papel: por ser uma obra de grande magnitude; pela necessidade de deslocamento de algumas empresas instaladas ao longo da Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), onde haveria a necessidade de construir um viaduto para que a EPIB passasse sobre a EPIA; e, principalmente, pelo alto custo da obra, pois a linha de transmissão FURNAS passa exatamente por onde está prevista a Interbairros e enterrá-la é algo muito oneroso.<sup>1</sup>

Com a possibilidade da criação da Interbairros, prevista para passar justamente no trecho que divide o Guará, fortifica-se também a perspectiva de ocupação dessa área. Desde 1995 existe um plano de diretrizes para a ocupação e o parcelamento do solo daquilo que foi chamado de **CENTRO METROPOLITANO DO GUARÁ (CMG)**, desenvolvido pelo Instituto de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (IPDF). Vários estudos e planos de ocupação do CMG já foram apresentados e discutidos pelo GDF, todos contemplando a implementação da via Interbairros.



*\*O trajeto da Interbairros*

Este projeto, pretende propor uma nova forma de ocupar este espaço procurando promover a integração que falta para dar ao Guará o aspecto de uma única cidade consolidada e metropolitana, gerando mais empregos e tornando-a ainda menos dependente do Plano Piloto, sempre visando priorizar a qualidade urbana da cidade e, não, uma via expressa.

<sup>1</sup> Perfil da Distribuição dos Postos de Trabalho no Distrito Federal: Concentração no Plano Piloto e Déficits nas Cidades-dormitório, 2013, realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN).

<sup>2</sup> Citação do ex-deputado federal e empresário Osório Adriano Filho.

<sup>3</sup> Plano Diretor Local do Guará, publicado em 2006.

<sup>4</sup> Dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2011, realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN).



ANÁLISE

# DIMENSÕES MORFOLÓGICAS

Como forma de analisar e caracterizar o desempenho da composição urbana da área de projeto, foi adotado o método do grupo DIMPU (Dimensões Morfológicas do Processo de Urbanização), desenvolvido por Frederico de Holanda, Maria Elaine Kohlsdorf e Gunter Kohlsdorf. O método baseia-se na avaliação de sete aspectos arquitetônicos, considerando os elementos morfológicos presentes na zona. O diagnóstico permite perceber o que a área de projeto tem a oferecer e se tal característica é boa ou ruim. A partir disso, gera-se uma perspectiva do que pode ser feito e do que se espera para a zona em questão.

O estudo avalia a área como é hoje, sem agregar expectativas de futuros planejamentos. Como objeto de análise, agregaram-se lotes limítrofes à zona de projeto, uma vez que esta se encontra vazia, fazendo-se necessário entender também o seu entorno.



*\*Área de projeto e zonas limdeiras, que serão objeto de análise*

São dimensões a serem avaliadas:

**a) Dimensão Bioclimática:**

é o âmbito de investigação e/ou ação que correlaciona expectativas de conforto físico das sociedades humanas com as características climáticas do meio no qual estas se encontram, e onde a forma dos lugares tem condições de acentuar, potencializar, consolidar, amainar, minorar, etc. as correspondentes sensações fisiológicas e mentais.<sup>1</sup>

Para tal análise foram considerados quatro aspectos do conforto bioclimático:

- I – conforto higrotérmico
- II – conforto sonoro
- III – conforto luminoso
- IV – qualidade do ar

	CARACTERÍSTICAS	I	II	III	IV
RELEVO	O relevo da área pode ser considerado predominantemente plano, com pequenas declividades que o configuram convexo, já que sua área central é mais elevada que suas extremidades.	O terreno não apresenta obstáculos para a passagem do ar.	O terreno não representa uma barreira para os ruídos sonoros.	O terreno não representa uma barreira para a passagem de luz solar.	O terreno não apresenta obstáculos para a passagem e renovação do ar.
PERMEABILIDADE DO SOLO	Nas porções onde encontram-se as construções, há uma forte impermeabilização do solo, porém, existem canteiros verdes ao longo das vias, espaços públicos, grandes áreas vazias todos com vegetação gramínea.	As áreas com menor permeabilidade e do solo tendem a ser mais quentes. Ainda que exista a presença de áreas verdes, estas praticamente não possuem vegetação de médio e grande porte.	–	–	As áreas com maior permeabilidade promovem uma maior renovação do ar.

	CARACTERÍSTICAS	I	II	III	IV
<b>VEGETAÇÃO</b>	Precariedade de vegetação de médio e grande porte, com predominância de gramíneas.	Existe pouco ou nenhum sombreamento pertinente por conta da vegetação.	Existe pouca ou nenhuma barreira acústica pertinente por conta da vegetação.	Existe pouca ou nenhuma obstrução pertinente da luz solar por conta da vegetação.	A predominância de vegetação de forragem, apesar de ajudar, favorece menos a dispersão de poluentes.
<b>ÁREAS AQUÍFERAS</b>	Não há presença de áreas aquíferas na área.	Cursos d'água amenizam as altas temperaturas (da mesma forma que mantêm as temperaturas ainda mais baixas durante o frio).	—	—	Áreas longe de cursos d'água são menos propícias à retenção de partículas em suspensão no ar.
<b>RUGOSIDADE E POROSIDADE</b>	Predominância da horizontalidade, caracterizando uma fraca rugosidade. Baixa e média porosidade nas áreas já construídas e alta porosidades nos lotes vazios.	As baixas rugosidade e porosidade canalizam e dão mais velocidade ao vento.	As baixas rugosidade e porosidade ajudam a não propagação de ruídos.	Menor diferenciação de altura e maior afastamento dos edifícios proporciona maior aproveitamento da luz natural.	As baixas rugosidade e porosidade canalizam e dão mais velocidade ao vento e à dissipação do ar.

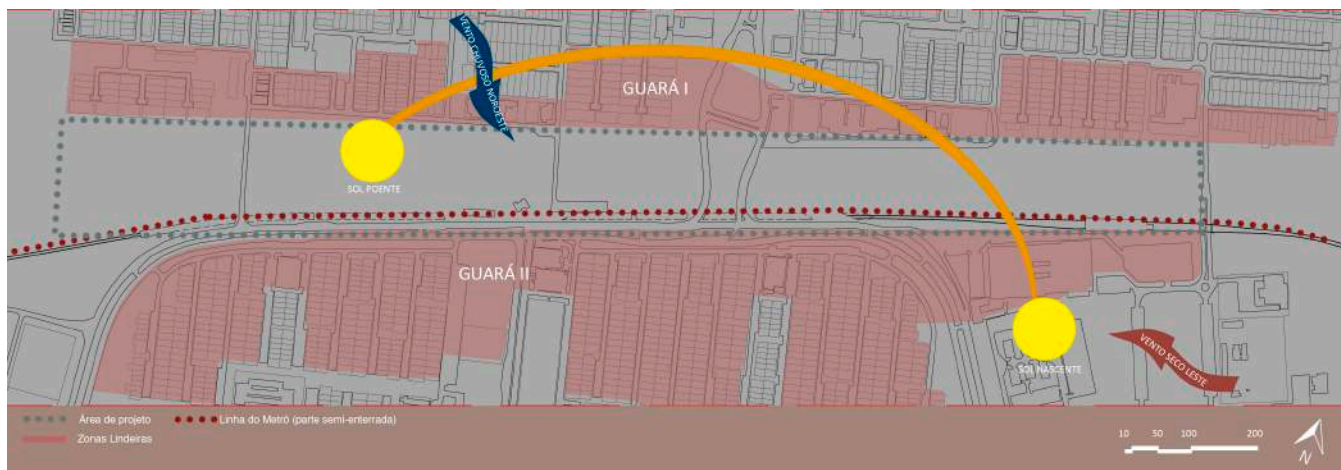
	CARACTERÍSTICAS	I	II	III	IV
<b>ORIENTAÇÃO SOLAR</b>	Os blocos de conjuntos estão dispostos, em sua maioria, perpendicularmente ao eixo noroeste-sudeste, com suas fachadas dispostas a nordeste-sudoeste, enquanto a maior face da área de projeto está disposta ao longo do eixo nordeste-sudoeste.	As fachadas orientadas a nordeste recebem calor durante a primeira metade do dia, liberando-o durante a tarde, já as fachadas a sudoeste, acumulam calor durante o fim do dia e o liberam durante à noite. As vias dispostas a nordeste-sudoeste acumulam calor durante todo o dia, enquanto as vias dispostas a noroeste-sudeste recebem calor durante algumas horas da metade do dia.	—	As fachadas com orientação nordeste recebem mais insolação durante a primeira metade do dia, já as fachadas a sudoeste, recebem luz solar durante a segunda metade do dia. As vias dispostas a nordeste-sudoeste recebem incidência de luz durante todo o dia, porém sem ofuscamento, enquanto as vias dispostas a noroeste-sudeste recebem luz natural direta durante algumas horas da metade do dia.	—

	CARACTERÍSTICAS	I	II	III	IV
<b>ORIEN- TAÇÃO EÓLICA</b>	Os ventos predominantes durante o inverno seco vêm da direção leste, enquanto do verão chuvoso, noroeste.	O vento predominante durante o período seco, encontra barreiras edíficias que impedem sua propagação. Já o vento do período de chuva conta com vias dispostas em sua mesma direção, o que permite a passagem do ar.	O vento predominante durante o período seco, encontra barreiras edíficias que impedem a propagação do som. Já o vento do período de chuva conta com vias dispostas em sua mesma direção, o que permite a condução do som.	–	A configuração urbana da zona favorece a renovação do ar, durante o período de chuvas, enquanto barra a passagem do ar seco do inverno.
<b>FONTES DE RUÍDO E OBSTÁ- CULOS PARA A PROPA- GAÇÃO DO SOM</b>	Dentro dos limites da área de projeto, a maior fonte de ruído é a linha de metrô, que é semi-enterrada ao longo de toda a avenida Contorno, porém, a céu aberto em suas extremidades. Essa característica semi-enterrada pode ser considerada como barreira sonora, já que ela abafa parte do potencial de rumor do trem de metrô. As linhas de transmissão FURNAS enquadram-se como fonte de rumor de menor intensidade.	–	As edificações do Guará II que se encontram paralelas à linha de metrô não são prejudicadas pelas fontes de ruído, por se encontrarem a mais de 30m de distância delas. Tais fontes apresentam um elevado grau de incomodidade para a área de projeto, por se encontrarem dentro dela.	–	–

	CARACTERÍSTICAS	I	II	III	IV
<b>MATE- RIAS CONSTI- TUIN- TES DAS SUPER- FÍCIES</b>	Fachadas, em sua maioria, em alvenaria e cores claras, ruas em asfalto e presença de grandes espaços verdes.	O asfalto é de péssimo desempenho, por absorver muito calor.	O asfalto é um material reverberant e, que propaga o som.	Edificações em cores muito claras refletem a luz solar.	A alvenaria representa um material pouco absorvente de retenção de partículas em suspensão no ar.
<b>ATIVIDA- DES E DENSI- DADE DE OCUPA- ÇÃO</b>	Alta densidade de ocupação nas zonas limítrofes e baixíssima ocupação na área de projeto. Atividades predominan-temente comerciais nas edificações voltadas para a avenida Contorno e predominância de caráter residencial unifamiliar nas demais edificações (presença de edifícios de habitação coletiva é menos presente).	Alta densidade prejudica a passagem do ar. Atividades comerciais também se destacam mais do que os usos residenciais, no quesito produção de calor.	Alta densidade de ocupação concentra um maior potencial de ruído. Atividades comerciais também se destacam mais do que os usos residenciais, no quesito produção de rumor.	Alta densidade proporcion a menor incidência da luz natural.	Alta densidade prejudica a passagem e renovação do ar. O conjunto de blocos comerciais representa uma maior poluição do ar em relação aos conjuntos habitacionais.

*\*Tabela de análise da dimensão bioclimática*





*\*Esquema bioclimático*

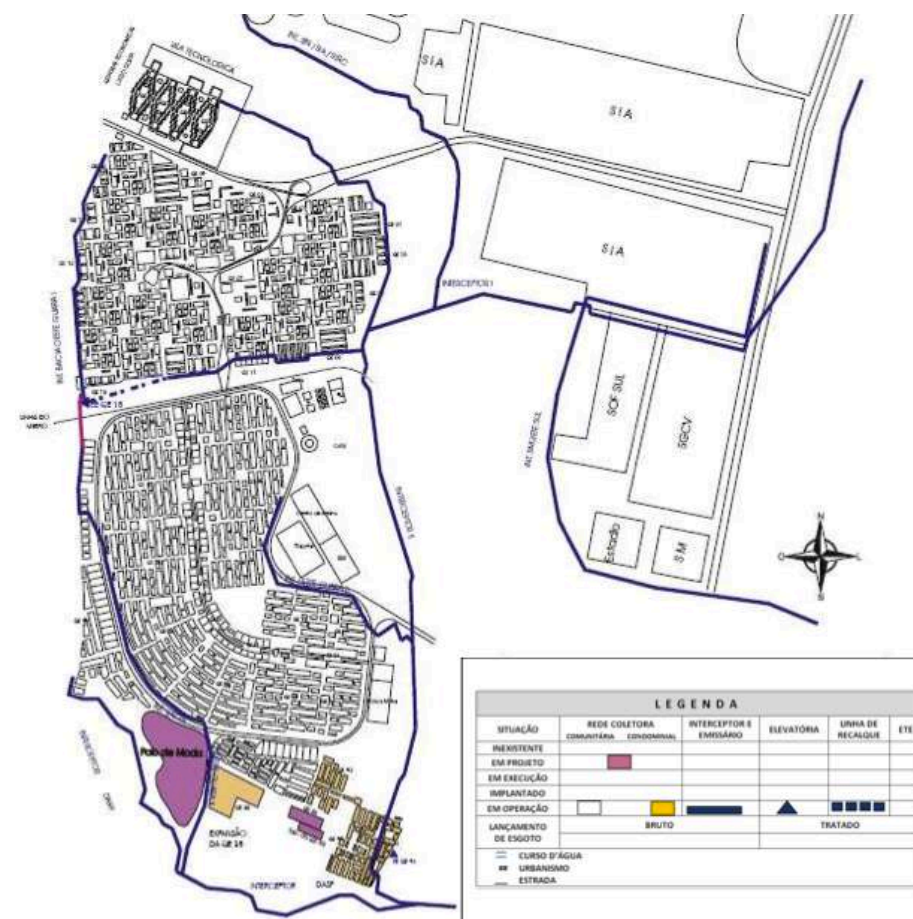
## b) Dimensão Econômica:

é o âmbito de investigação e/ou ação que tem por objeto o estudo do consumo de recursos (materiais e energéticos) quantificados em moeda e portanto representativos de custos, necessários à materialização (produção e manutenção) de bens e serviços, relativizados em relação ao número de pessoas envolvidas e ao tempo dispendido para tal.<sup>1</sup>

Averiguação da infra-estrutura existente, baseado em dados fornecidos pelo “Relatório de Impacto Ambiental Complementar da implantação do Centro Metropolitano do Guará”, publicado em 2008:

- 1) esgotamento sanitário: o tratamento de esgoto de toda a RA-X é encaminhado para a Estação de Tratamento de Esgotos da Asa Sul (ETEB-Sul). Verifica-se que atualmente utiliza-se 60% da capacidade de vazão do projeto de esgotamento sanitário, isso porque a população atinge apenas 80% daquela prevista (que inclui as populações do Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Sudoeste, Setor de Indústria e Abastecimento – SIA –, Setor de Inflamáveis – SIN – e Setor de Transportes Rodoviários e Cargas – STRC). O escoamento do Guará é praticamente todo feito por gravidade, com uma pequena elevação na QE 46. Dentro da área de projeto, deve-se haver um cuidado especial devido à existência de uma linha de recalque e a um interceptor que apresenta caminhamento paralelo ao do metrô, entretanto próximo ao Guará I.  
Com relação à possibilidade de atendimento da área de estudo com esgotamento sanitário a CAESB informa que já considerou essa possibilidade quando da avaliação do Plano Diretor Local de Ordenamento Territorial do Guará e a população considerada foi superior à população proposta no plano de ocupação da área de estudo.<sup>2</sup>
- 2) abastecimento de água: o Guará é abastecido pelo Sistema Integrado Rio Descoberto, que abastece também as cidades de Gama, Santa Maria, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

O sistema, atualmente, produz 5.348 L/s, tendo uma capacidade superior a 6.200 L/s. Dentro da área de projeto, não existe rede distribuição e ligações prediais, havendo necessidade de suas implantações.



*\*Esquema do esgotamento sanitário, imagem retirada do EIA do Guará<sup>2</sup>*

- 3) captação de águas pluviais: a drenagem no Guará é lançada no Córrego do Guará e sua captação é feita pela NOVACAP. Esta não forneceu dados do atual volume de captação do sistema, não podendo ser verificada a necessidade ou não de implantação de novas unidades de drenagem.
- 4) fornecimento de energia elétrica: a área de projeto não possui distribuição de energia elétrica implantado. Existe o conflito da área de projeto com as linhas de transmissão de energia elétrica FURNAS e das linhas da CEB. Estuda-se a possibilidade de enterramento dessas linhas ou o seu remanejamento. Ambas as opções, porém, representam um alto valor de execução.
- 5) sistema viário: o Guará conta com 64 linhas de ônibus e duas linhas de metrô e é facilmente acessado pelas Estrada Parque Taguatinga e Estrada Parque Guará.



### c) Dimensão Estética:

implica o estudo da forma arquitetônica de acordo com aquilo a que nos referimos como "feio" ou "bonito". Como as outras dimensões, a dimensão estética também cruza as várias funções da arquitetura: a beleza pode ser encontrada em certos tratamentos de luz e ar (relacionados aos aspectos bioclimáticos), ou em certas identidades de lugares (relacionadas aos aspectos topoceptivos), ou ainda a certos afetos (relacionados aos aspectos emocionais). É por meio da dimensão estética que explicamos tais escolhas sociais.<sup>3</sup>

No que se refere ao tratamento estético das fachadas, de uma forma geral, a zona apresenta uma configuração feia. Com a predominância de residências unifamiliares e pequenos blocos de comércio, a forma e fachada de cada edificação é de incumbência privada, gerando tratamentos aleatórios para cada frente. A presença de belos exemplos arquitetônicos torna-se ocasional e não determinante para a caracterização da cidade.

Se analisarmos a configuração urbana podemos observar elementos que ordenam e valorizam a cidade, como sua malha viária e o tratamento de suas quadras.

No Guará I, é possível perceber o padrão quadrangular de cada Quadra Externa, com eixos cartesianos que distribuem o percurso no seu interior. Também nota-se a uniformidade no tratamento de suas áreas verdes que estão distribuídas de maneira balanceada dentro das quadras. O espaço que se forma entre quatro quadras configura um novo quadrante, menor e que ajuda a compor o "respiro verde".



*\*Esquema estético do Guará I*

No Guará II, as Quadras Externas são posicionadas lado a lado, com uma grande área verde separando-as. Essa área é destinada a haver escolas em seu centro, mantendo suas laterais livres e permeáveis (só algumas entrequadras possuem escolas construídas, porém). O interior da quadra é marcado por um longo eixo que a atravessa, como uma espinha dorsal, que se conecta com suas vias perpendicularmente. Este eixo determina a área verde, localizada ao centro da conformação e acaba por repetir a aparência dos vazios das entrequadras que estão dispostos paralelamente a ela.



*\*Esquema estético do Guará II*

Podemos então considerar que a cidade é mais caracterizada por uma formação urbana marcante do que por uma arquitetura.

A área de projeto se encontra entre essas duas configurações de traçado urbano, não estando inserida dentro de nenhuma delas, pouco podendo ser percebido da conformidade estética da cidade.

### d) Dimensão Expressivo-Simbólica:

é o âmbito de investigação e/ou ação que objetiva o estudo das relações entre formas espaciais e expectativas sociais em torno do prazer ou bem estar emocional, em termos de afirmação, nesta área, do indivíduo enquanto ser humano.<sup>1</sup>



O Guar4 possui tr4s eixos bem marcados por sua configura74o urbana: as avenidas RI 1, Central e Contorno. Tanto a avenida RI 1, quanto a avenida Contorno possuem um cal7ad4o que as acompanham paralelamente durante praticamente todo os seus percursos. Este cal7ad4o representa, al4m de sua quest4o funcional, uma 4rea de lazer e um complemento 4 forte marca74o das avenidas. Sua composi74o em pedras portuguesas ser4 removida em um projeto futuro, ap4s discuss4o em audi4ncia p4blica, onde a popula74o considerou o uso desse material inadequado para a pr4tica de esportes, e ser4 substituída por um material mais adequado. A popula74o recomendou, no entanto, o uso dessas pedras, que ser4o retiradas, em outras localidades da cidade, como, por exemplo, nas pra7as.<sup>4</sup>

A avenida Contorno configura um car4ter mais buc4lico, por estar inserida em meio a 4reas verdes e mais sossegadas, enquanto as avenidas RI 1 e Central t4m um car4ter mais funcional e de grande import4ncia topoceptiva, por serem centrais. Ambas agregam um valor de ordenamento e, ao mesmo tempo, de pausa na massa edil4cia constru4da.



***\*Avenida Central***

Outro ponto que age como elemento de centralidade e import4ncia para a popula74o s4o as pra7as no interior das quadras. Elas tamb4m agregam um valor buc4lico e de lazer.



***\*Praça no Guar4 II***

Em uma escala maior, o Guar4 possui dois elementos de forte identidade para a cidade: o complexo de lazer do CAVE e a Feira Permanente do Guar4. Ambos encontram-se pr4ximos entre si e da esta74o de metr4 Feira.

O CAVE 4 um complexo desportivo composto por: est4dio de futebol, gin4sio de esportes, kart4dromo, pista de skate, quadras coberta e descoberta, quadra de areia (v4lei e futev4lei), pistas de bicicross e motocross. Por sua dimens4o e polifuncionalidade, 4 um atrativo para moradores locais e at4 mesmo de fora do Guar4.

Em uma escala ainda mais abrangente, a Feira do Guar4 pode ser considerada o maior s4mbolo da cidade. Com 44 anos de hist4ria e 600 bancas instaladas, a feira possui uma enorme variedade de produtos aliment4cios, ind4stria de confec74o, entre outros. S4o, em m4dia, 30 mil pessoas de todo o DF a transitarem pela feira durante a semana.



***\*Gin4sio, parte do complexo do CAVE***



***\*Feira do Guar4***

**e) Dimensão Funcional:**

é o âmbito de investigação e/ou ação que correlaciona expectativas de (sic) adequação e eficiência dos espaços urbanos às atividades pragmáticas que as sociedades humanas desenvolvem ou pretendem desenvolver neles.<sup>1</sup>

Visando compreender o aspecto funcional presente nas proximidades da área de projeto, serão considerados:

- 1) o sistema viário. As quadras do Guará I acomodam-se em torno de sua via de atividades RI 1. Esta via possui três troncos que irradiam de um mesmo ponto central, marcado por uma rotatória. Um de seus troncos se conecta à Estrada Parque Taguatinga (EPTG), outro promove a ligação com o Guará II e seu terceiro tronco faz a conexão viária com a parte oeste da cidade. Sua estrutura viária local é de uma complexa malha de pequenas ruas que estão dispostas dentro dos quadriláteros das Quadras Externas e das pequenas Quadras Internas. Existem duas vias coletoras, uma de cada lado da cidade, formadas pelas laterais dos quadriláteros, que percorrem toda a dimensão da cidade.

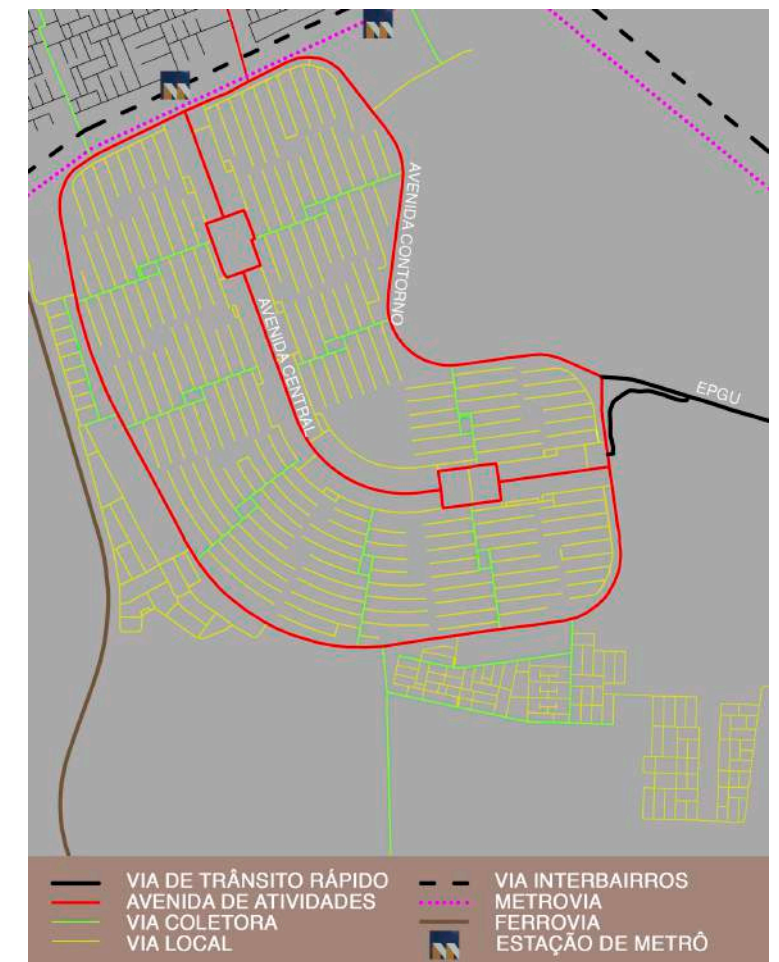


*\*Hierarquia viária do Guará I*

A configuração da principal área de concentração do Guará II dá-se por uma avenida de atividades, em forma de anel viário, assim chamada avenida Contorno,

que se liga diretamente com a via de trânsito rápido Estrada Parque do Guará (EPGU). Essa avenida Contorno é cortada por outra avenida de atividades, chamada avenida Central. A partir dessa estrutura viária surgem as vias coletoras, que atravessam as quadras; e as vias locais, que permite o acesso aos conjuntos e lotes. O Guará II conta ainda com duas estações de metrô (linhas verde e laranja), uma localizada ao lado da Feira Permanente do Guará e outra localizada entre o Guará I e II, em frente à avenida Central.

Neste ano de 2013 foi iniciada a construção do projeto de ciclovias dos Guarás I e II (anexo à página seguinte). O projeto conta com 7km de extensão e 2,30m de largura e passa ao longo da principal avenida do Guará I, das duas estações de metrô e ao longo da avenida Contorno das Quadras Externas ímpares do Guará II, com faixas que ligam a avenida com suas vias coletoras. Este projeto é uma reavaliação conjunta com a população local durante uma audiência pública, em outubro de 2012, depois que o MPDFT considerou a antiga proposta como algo que “envolve alterações significativas nas áreas construídas. Foi elaborado às pressas, sem o devido zelo. Está defasado em termos de pesquisa porque data de 2005 e sequer há detalhamento”.<sup>5</sup>



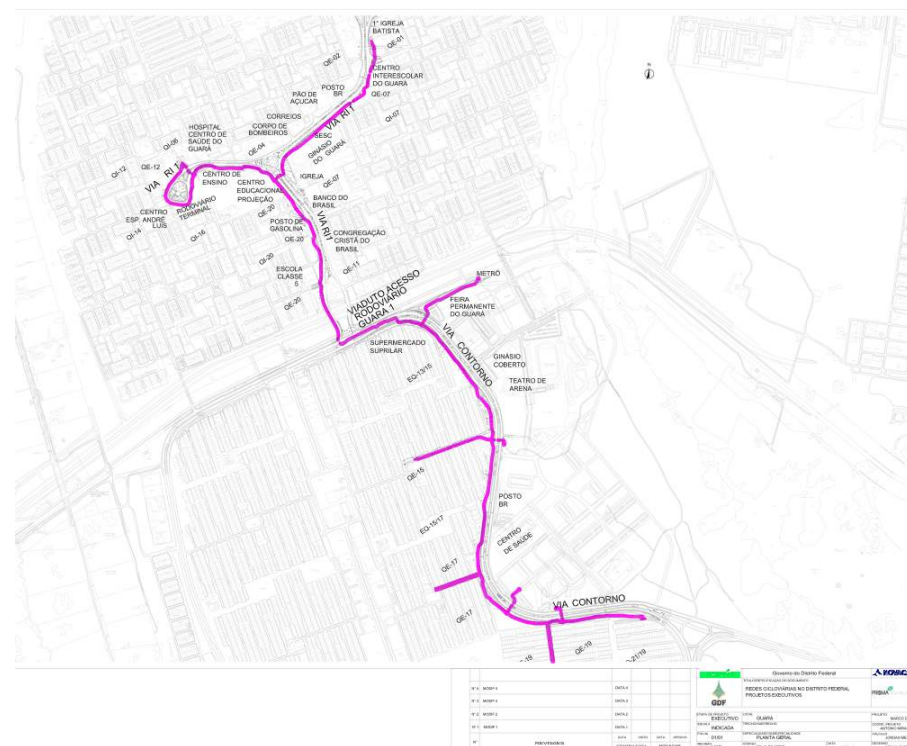
*\*Hierarquia viária do Guará II*



2) a distribuição das atividades e uso do solo. O levantamento do uso do solo nas zonas limítrofes à área de projeto foi feito por meio de observação e não pelos parâmetros e mapas de uso e ocupação do solo estabelecidos por leis. Percebe-se uma quantidade muito superior em relação às outras destinações de uso, de lotes de uso residencial unifamiliar. Não foi possível verificar quanto ao cumprimento do quesito ‘unifamiliar’, porém nota-se algumas edificações com tamanhos e formas que indiquem pequenos prédios de caráter de habitação coletiva, dentro de lotes que, por lei, são unifamiliares.

Além dos lotes que já são de destinação comercial, percebem-se alguns lotes residenciais que alteraram para o uso comercial. Essa incidência ocorre principalmente nas áreas mais próximas à avenida Contorno do Guará II, entre a Feira e a estação de metrô Guará.

Não se observam muitas edificações de uso residencial coletivo próximos à área de projeto. Existe, no entanto, uma densa massa de grandes torres residenciais logo após a curva da avenida Contorno (no canto inferior esquerdo da figura a seguir), não inserida como zona limreira devido a sua distância e pela sua posição na conformação urbana de estar “depois da curva” e não propriamente voltada para a área de projeto. É necessário, porém, considerar que as elevadas alturas de tais edificações influem no projeto, uma vez que são facilmente vistas de qualquer ponto da cidade. Não há ocorrências de áreas verdes públicas.



**\*Projeto da ciclovía do Guará, fonte: NOVACAP**



**\*Comércio ao longo da avenida Contorno**



**\*Esquema das distribuições de atividades**

## f) Dimensão Sociológica:

é o âmbito de investigação e/ou ação que objetiva o estudo das relações entre configurações espaciais e sistemas de interação entre as pessoas.<sup>1</sup>

Como pontos de aglomeração de pessoas, podemos facilmente destacar as praças e Pontos de Encontro Comunitário (PEC). O posicionamento das praças, sempre inseridas no meio das quadras, com suas delimitações bem marcadas e bem servidas de equipamentos públicos e área verde, permite que elas sejam um lugar de permanência e lazer para as pessoas. Já os PECs podem estar localizados no interior de uma praça ou não. Mesmo com a distância (como é o caso do PEC do Parque do Guará, que não se encontra exatamente perto de residências), a ideia de ter uma “academia ao ar livre” atrai muitas pessoas.

Dentro do limite estabelecido como áreas limreiras da zona de projeto não se encontra nenhuma praça ou PEC. Observa-se que o trânsito de pessoas ocorre predominantemente por três motivos específicos:

- 1) para fins comerciais. O lado direito da área possui um forte caráter comercial. A parte do Guará II possui diversos tipos de pequenos comércios, de curso de inglês a mercado, e em sua ponta direita encontra-se a Feira Permanente do Guará, que gera um grande fluxo de pessoas em seus dias de funcionamento, principalmente aos fins de semana. O lado direito do Guará I não é caracterizado exatamente por comércio e, sim por uma faculdade e uma escola, que também geram intenso tráfego de pessoas durante seus horários de funcionamento.
- 2) para praticar exercícios. A avenida Contorno do Guará II é dotada de calçada para caminhadas. Este, porém é interrompido na parte com maior aglomeração de comércio e retomado a partir do encontro com a avenida Central. A avenida RI 1 do Guará I também é dotada de calçada, mas este se interrompe no trecho que liga os dois Guarás;
- 3) para acessar as estações de metrô. Este, na verdade, caracteriza-se como o maior motivo de travessia do Guará I para o Guará II e, conseqüentemente, de passagem dentro da área de projeto. É possível observar caminhos marcados na terra, que ligam as estações a várias direções do Guará I.

Na imagem a seguir estão representados em vermelho os principais caminhos de trânsito das pessoas e em azul os pontos de aglomerações.



*\*Esquema sociológico*

Observa-se também a implantação de uma ciclovia, aos fundos das casas do Guará I, exatamente dentro da área de projeto. Percebe-se que ela é usada não só por ciclistas, mas também por pedestres, que passam ali principalmente com o objetivo de se exercitarem, praticando corridas e caminhadas.



*\*Ciclovía, dentro dos limites da área de projeto, paralela ao Guará I*

#### f) Dimensão Topoceptiva:

é o campo de investigação e ação propositiva que relaciona a forma física dos espaços a expectativas sociais por orientação nos lugares, e identificação dos mesmos.<sup>1</sup>

Entrando no mérito da escala macro, observa-se uma dificuldade de orientação em algumas parcelas do Guará I. Isso se verifica por um desenho confuso da malha interna das quadras e longas distâncias de pontos focais e simbólicos, como a via principal, por exemplo. O Guará II é de uma orientação mais fácil, pois os principais caminhos confluem para centros de agregação: as vias principais e as praças centrais.

A imagem ao lado não representa a realidade de um pedestre e, sim, de um motorista. Portanto, deve-se agregar a possibilidade de um transeunte poder atravessar por certos vazios ou becos que um carro não poderia. Isso pode ser positivo no caso do Guará I, pois esses nós urbanos tornam-se mais facilmente atravessáveis, e negativos no caso do Guará II, pois a permeabilidade pode fazer uma pessoa perder seu parâmetro de orientação. Não podemos, então, confundir a permeabilidade com a capacidade de se orientar.

A área de projeto é uma amplidão livre de grandes obstáculos visuais, o que proporciona uma orientação mais fácil. A barreira física provocada pela implantação da linha do metrô acaba condicionando os percursos e o rumo que as pessoas tomam.





*\*Esquema dos caminhos*

<sup>1</sup> Brasília: o dilema entre ser cidade ideal ou cidade real, Gunter Kohlsdorf.

<sup>2</sup> Relatório de Impacto Ambiental Complementar da implantação do Centro Metropolitano do Guará, realizado pela Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP), em 2008.

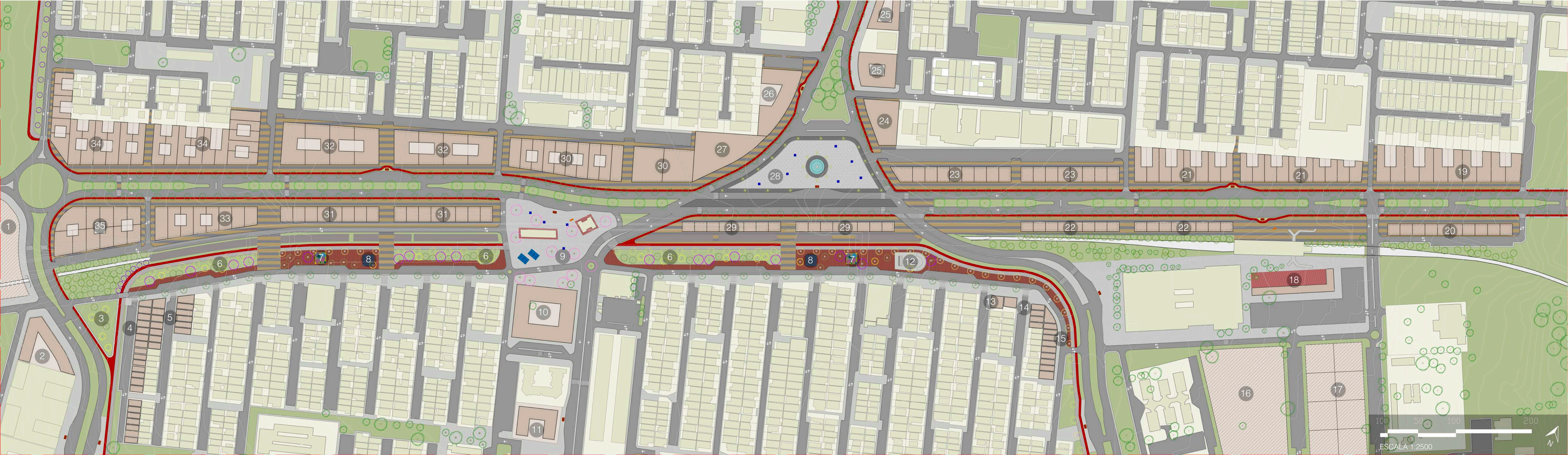
<sup>3</sup> Arquitetura como situação relacional, Frederico Holanda e Günter Kohlsdorf.

<sup>4</sup> "Aprovado fim do calçadão em pedra portuguesa, em 05/04/2013, [www.guara.df.gov.br/noticias](http://www.guara.df.gov.br/noticias).

<sup>5</sup> "Finalmente começa a construção da ciclovia do Guará", em 25/05/2013, [www.jornaldoguara.com](http://www.jornaldoguara.com).

PROJETO





LEGENDA:

- EDIFICAÇÕES EXISTENTES
- EDIFICAÇÕES PROPOSTAS
- LOTE DESTINADO À ESTAÇÃO INTERMODAL
- AE 2 - 1 novo lote proposto

- 3 PARCÃO - área cercada, destinada ao passeio de cães livres de coleiras e focinheiras
- 4 QE 24 CONJ. J - novo conjunto proposto, com 21 lotes
- 5 QE 24 CONJ. I - 13 novos lotes propostos
- 6 PARQUE LINEAR DO GUARÁ
- 7 PARQUINHO INFANTIL

- 8 PONTO DE ENCONTRO COMUNITÁRIO
- 9 PRAÇA DO METRÔ
- 10 ESCOLA PÚBLICA DE ENSINO INTEGRAL
- 11 QI 23 - 1 novo lote proposto
- 12 PRAÇA DO SKATE

- 13 QE 13 CONJ. I - 1 novo lote proposto
- 14 QE 13 CONJ. J - 5 novos lotes propostos
- 15 QE 13 CONJ. K - 10 novos lotes propostos
- 16 LOTE DESTINADO AO HOSPITAL DO GUARÁ
- 17 CAVE - divisão de uma parcela do CAVE em 8 lotes

- 18 GALPÃO DE LANCHES DA FEIRA DO GUARÁ - redimensionado e realocado para próximo da Estação Feira
- 19 AVENIDA DO GUARÁ QD. 1 - nova quadra proposta, com 10 lotes
- 20 AVENIDA DO GUARÁ QD. 2 - nova quadra proposta, com 10 lotes
- 21 AVENIDA DO GUARÁ QD. 3 - nova quadra proposta, com 18 lotes

- 22 AVENIDA DO GUARÁ QD. 4 - nova quadra proposta, com 16 lotes
- 23 AVENIDA DO GUARÁ QD. 5 - nova quadra proposta, com 17 lotes
- 24 TEATRO
- 25 QE 11 AE - 2 novos lotes propostos
- 26 CENTRO CULTURAL

- 27 BIBLIOTECA
- 28 PRAÇA CENTRAL
- 29 AVENIDA DO GUARÁ QD. 6 - nova quadra proposta, com 16 lotes
- 30 AVENIDA DO GUARÁ QD. 7 - nova quadra proposta, com 12 lotes
- 31 AVENIDA DO GUARÁ QD. 8 - nova quadra proposta, com 16 lotes

- 32 AVENIDA DO GUARÁ QD. 9 - nova quadra proposta, com 8 lotes
- 33 AVENIDA DO GUARÁ QD. 10 - nova quadra proposta, com 8 lotes
- 34 AVENIDA DO GUARÁ QD. 11 - nova quadra proposta, com 23 lotes
- 35 AVENIDA DO GUARÁ QD. 12 - nova quadra proposta, com 11 lotes



## 1 - REDE ELÉTRICA DE TRANSMISSÃO

Atualmente a área é ocupada pelas torres da linha de transmissão FURNAS. Para a apropriação desse extenso vazio urbano, é necessário o enterramento deste equipamento.

## 2 - O METRÔ COMO UMA BARREIRA FÍSICA

A linha metroviária, apesar de se encontrar abaixo do nível da terra em grande parte da área, não é coberta. Para um mais fácil acesso e trânsito de pessoas entre os dois lados do Guará, é necessário transpor este obstáculo.

## CRIAÇÃO DE CONEXÕES E REDESENHO VIÁRIO

### 3 - HORIZONTAL

Criação de uma grande via longitudinal, que conecta o Guará, ao Plano Piloto.

### 4 - VERTICAL

Criação de vias transversais que proporcionem mais conexões entre o Guará I e o Guará II.

### 5 - REDESENHO VIÁRIO

Eliminação de redundâncias na malha viária.

## RELAÇÃO PÚBLICO PRIVADO

### 6 - ELIMINAÇÃO DE MUROS CEGOS

Muros de fundos de lote voltados para vias e o espaço público atrapalham a dinâmica da cidade. É necessário complementar esses fundos com novos lotes que deem frente para o pedestre.

### 7 - NOVO PARCELAMENTO DO SOLO

Transformação das áreas livres indiscriminadas, com a criação de novas quadras e complementando quadras existentes.

### 8 - VALORIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

Valorização e melhoria aos acessos dos pólos atrativos da área, tais como as estações de metrô e a feira do Guará.

### 9 - VALORIZAÇÃO DA FRENTE COMERCIAL

Muitos dos lotes do Guará II voltados para a linha do metrô se converteram em pequenos centros comerciais, e a qualificação urbana para esta destinação de uso se faz necessária.

### 10 - MOBILIDADE URBANA

A integração de todos os sistemas de deslocamento.

## PREVISÃO DE USO DO SOLO, ATIVIDADES E TIPOS EDILÍCIOS







## ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS

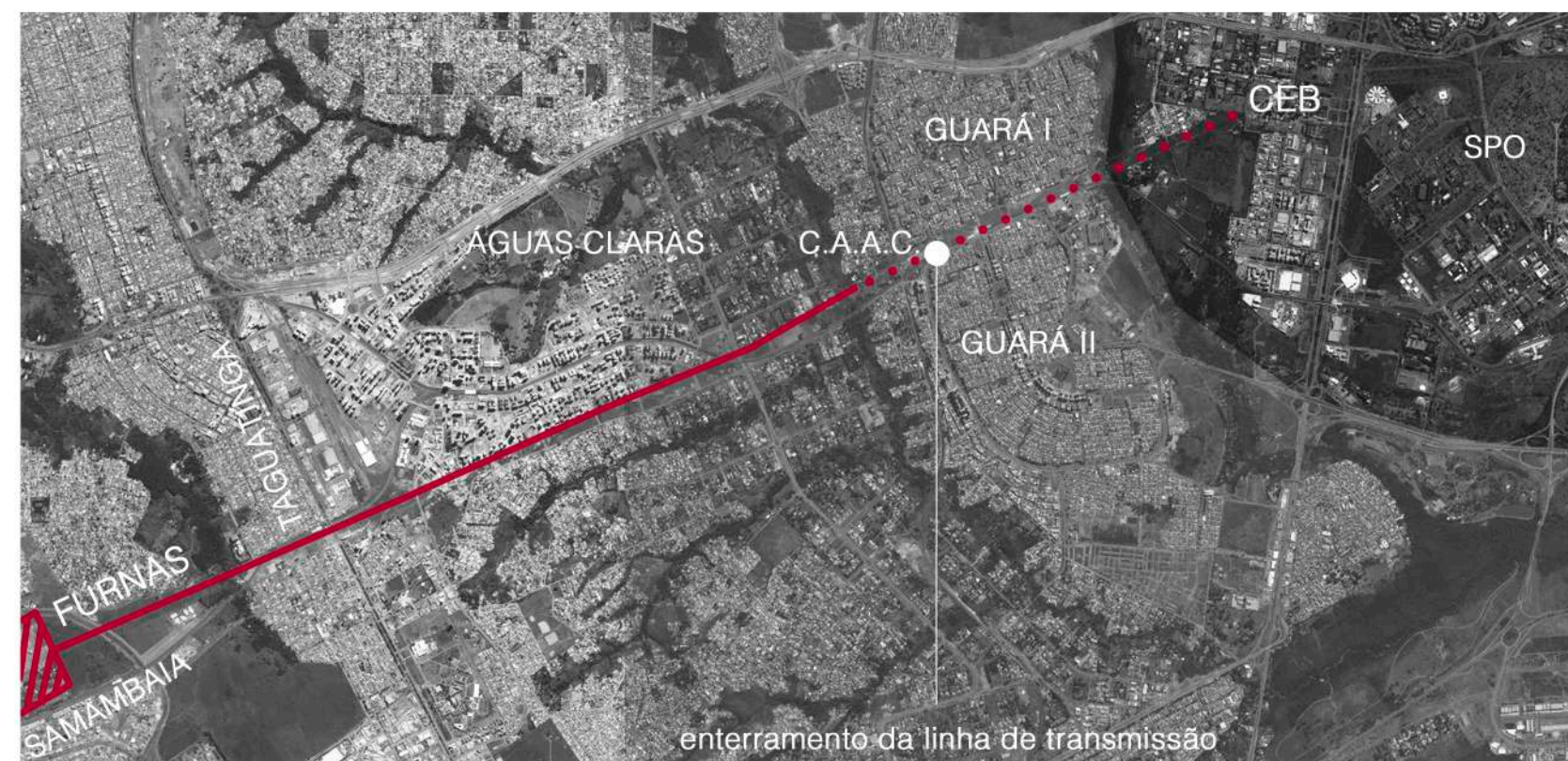


Uma extensa rede de alta tensão liga a central da Central Energética de Brasília (CEB), no Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), à subestação FURNAS, em Samambaia.

Esta rede, medindo cerca de 10km, se faz por via aérea, dividindo ao meio o Guará I e o Guará II, margeando a parte sul de Águas Claras, atravessando perpendicularmente a ponta sul de Taguatinka até, finalmente, chegar à subestação FURNAS, logo no início de Samambaia.

Existe a intenção do Governo do Distrito Federal (GDF) de enterrar por completo toda esta transmissão, tornando assim viável a implementação da via Interbairros, artigo presente em vários PDL's e planos de mobilidade do Distrito Federal e que, sua atual configuração de projeto, concorre com o espaço ocupado pelas torres de alta tensão.

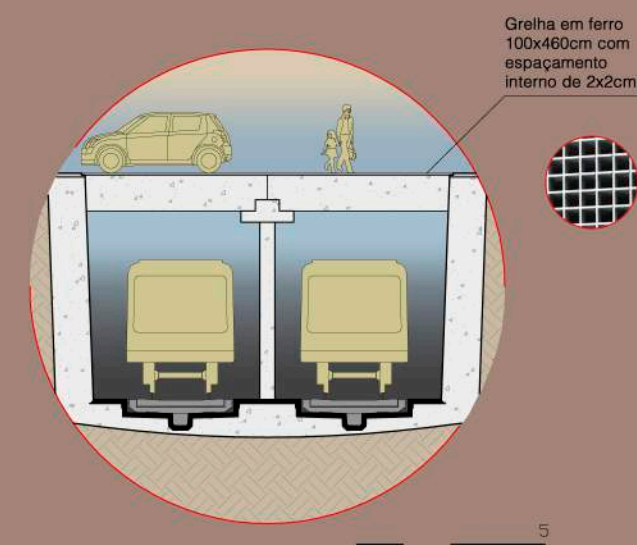
Por motivo de área de abrangência de projeto, o enterramento desta rede de alta tensão é proposto apenas da central da CEB até a Colônia Agrícola Águas Claras (C.A.A.C), eliminando assim o maior obstáculo para a ocupação do Centro Metropolitano. O alto custo para a realização dessa obra pode ser custeado posteriormente, com a venda de lotes que ocuparão o espaço liberado pelas torres de transmissão.



A linha do metrô percorre toda a extensão da área do Centro Metropolitano do Guará, onde boa parte dela está em um nível abaixo da terra. Apesar disso, esta parte abaixo do nível da terra não se encontra coberta, possuindo grades circundantes que permitem a passagem do pedestre de um lado da cidade ao outro apenas em alguns pontos.

Para facilitar a permeabilização e o livre acesso entre o Guará I e II, propõe-se uma estrutura em concreto armado que possa sustentar grades ao nível da terra. Tais grades mantêm o sistema de circulação de ar natural do metrô e, ao mesmo tempo, permitem o livre trânsito de pedestres por cima delas.

Além da possibilidade de travessia de pessoas, a parte superficial pode também ser transformada em bolsões de estacionamentos nos locais onde o acesso de veículos a ela forem possíveis. Dessa forma, tem-se a possibilidade de qualificar uma área até então obsoleta.

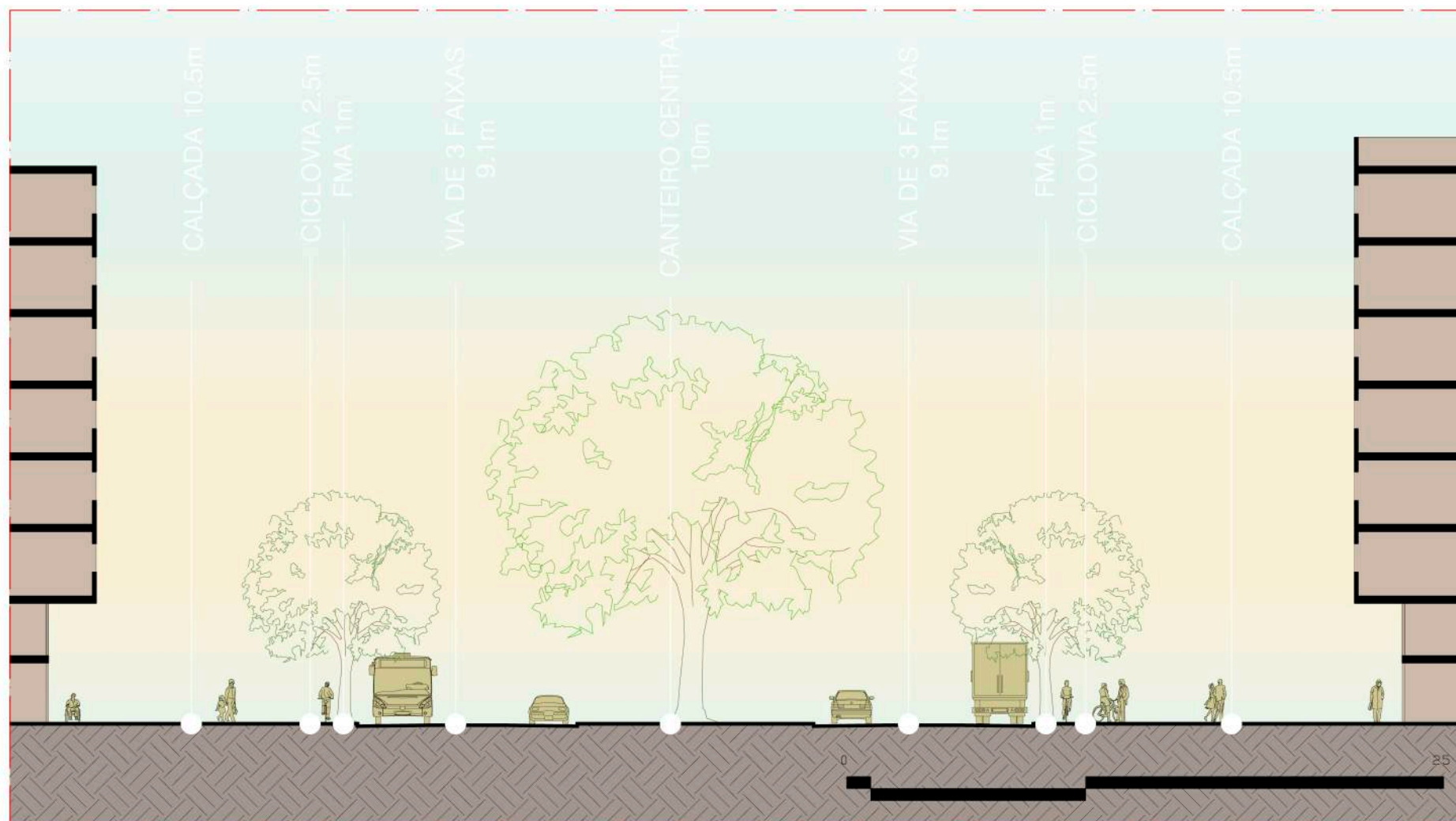




# A AVENIDA DO GUARÁ

Uma das previsões existentes para a área de projeto é a passagem de uma via expressa que ligue o Setor Policial (SPO) a Samambaia. A viabilização dessa via, intitulada Interbairros, vem sendo analisada há muitos anos pelo GDF e foi incorporada como diretriz para a composição da malha viária da área em questão.

Uma vez que a Interbairros propõe um percurso semelhante à linha metroviária existente e considerando que o Guará atualmente já se conecta ao Plano Piloto por meio de duas vias expressas, a EPTG e a EPGU, a solução adotada para o projeto procurou promover apenas mais uma ligação entre o Guará e o Plano Piloto, sem priorizar o trânsito automotivo de alta velocidade e com poucas travessias para o pedestre, como nos casos da EPTG e da EPGU. Foi criada uma ligação entre o SPO e o Guará, deixando previsto um acesso para que a via possa ser continuada e conectada a outras cidades-satélites em projetos futuros, conforme a previsão da Interbairros.





## A MALHA VIÁRIA HOJE

A área destinada ao Centro Metropolitano do Guará é um divisor de águas na cidade. Uma vez eliminadas as barreiras físicas que perpassam longitudinalmente o corredor entre o Guará I e II, cabe promover mais encontros entre os dois lados da cidade, integrando essas conexões com a nova avenida proposta.



## A NOVA AVENIDA

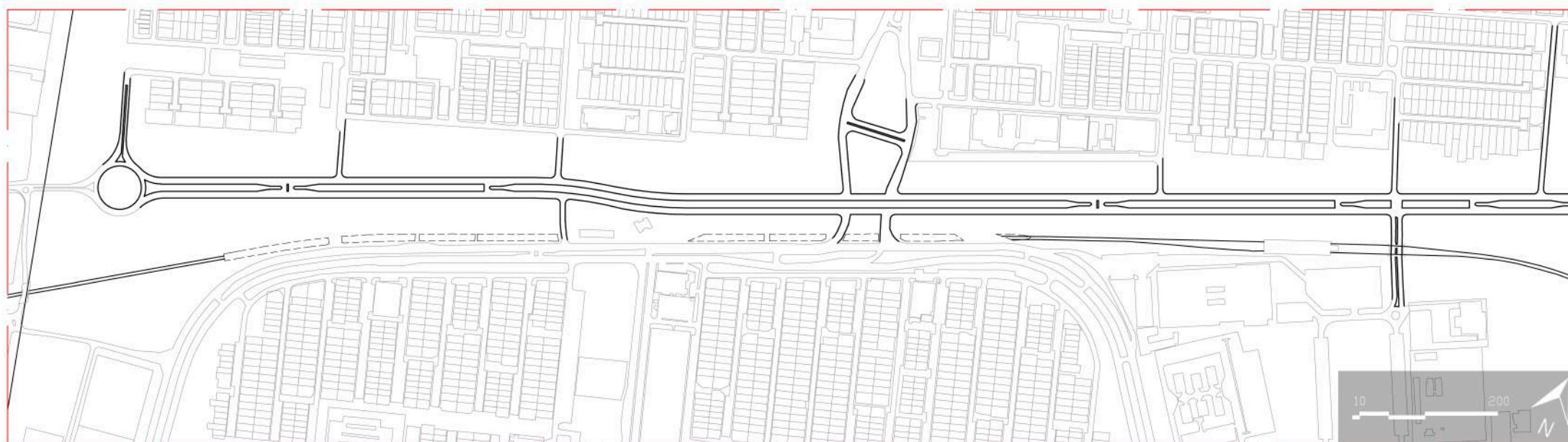
### A AVENIDA DO GUARÁ

A nova via torna-se a diretriz da nova área urbana, portanto, sua forma e configuração são determinantes para a caracterização do CMG.

Com faixas largas e um amplo canteiro central, a avenida procura passar bem ao meio da área, possibilitando a criação de novas quadras de ambos os lados do Guará e promovendo uma continuidade visual.







## MAIS CONEXÕES

Uma vez estabelecida a Avenida do Guará, é necessário começar a determinar os pontos de interseção tanto com o Guará I, quanto com o Guará II, de modo a não criar uma nova zona avulsa e desconexa da cidade. O objetivo do CMG é que ele possa se tornar um ponto integrador e consistente na nova dinâmica do Guará.



# O NOVO SISTEMA VIÁRIO



## A NOVA FORMA

Com a nova avenida e as novas interseções, algumas vias tornam-se redundantes, enquanto novas vias e conexões se fazem necessárias.

O objetivo é simplificar o sistema viário, promovendo "costuras" em sua malha e eliminando formas repetitivas.



## LOTEAMENTO

Definida a malha viária, inicia-se a ocupação dos grandes bolsões criados pelas novas ruas.

Visando criar uma continuidade visual e física para o caminho do pedestre, a prioridade é criar quadras que acompanhem o percurso das vias, sem, porém, criar longas quadras, assim permitindo vielas que adentram a parte existente da cidade.

O primeiro passo para a apropriação do espaço é procurar eliminar os fundos de lotes particulares que são voltados para o espaço público. Esses lotes, muitas vezes murados ou gradeados, causam uma sensação de insegurança e desconforto, tornando desestimulante passar em suas proximidades. Além disso, esses lotes, por não terem nada físico (como o limite com outros lotes ou vias) que determine sua real dimensão, tendem a invadir o espaço público.

Para eliminar esse problema, tais lotes foram alinhados e redimensionados. Aqueles que invadiam o espaço público, perderam um pouco de sua área, enquanto alguns outros lotes foram acrescidos de área a fim de criar uma continuidade no seguimento coletivo das quadras. Uma vez redimensionados, propôs-se novos terrenos, que margeiam esses lotes e que têm suas fachadas voltadas para vias ou para o espaço público.

Em alguns casos, ao invés de novos terrenos, vias foram dispostas. Ruas têm um caráter transformador nesse caso, pois possibilitam que esses fundos de lote possam ser transformados em fachadas futuramente.

Por fim, propõe-se os terrenos dos bolsões, sempre tentando estabelecer suas formas e limites dentro de barreiras físicas, deixando, assim, claro a divisa entre espaço público e espaço privado.





# VALORIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

O Guará, jê uma cidade favorecida com alguns equipamentos públicos de grande impacto, como a feira do Guará e duas estações do metrô. Além destes equipamentos, propõe-se outros novos, que visam incrementar a cultura na cidade. São eles uma biblioteca, um centro cultural e um teatro. Visto que onde a avenida Ri 1 do Guará I, a avenida do Guará e a avenida central do Guará II se encontram formou-se um enorme vazio urbano, esses três instrumentos públicos foram ali dispostos, buscando valorizar e promover o uso desse vazio, além de centralizar e democratizar seus usos. Além desses três grandes equipamentos, foram previstos terrenos para um hospital, ao lado da feira, na área do CAVE, por ser um lote de grandes dimensões; um terreno para a estação intermodal do Distrito Federal, pois o Guará é a cidade onde a linha metroviária se cruza com a linha ferroviária; e a realocação do galpão de lanches da feira, que precisou ser removido para dar espaço a uma via estruturante.

Com o loteamento determinado, começa-se a estabelecer como se pretende que a vivência do CMG ocorra. Sabendo-se já onde estarão dispostos os terrenos, propõe-se estacionamentos ao longo das vias e bolsões de estacionamento próximos a equipamentos de interesse, tais como a feira do Guará, a biblioteca e o centro cultural, além das reentrâncias para ônibus. Uma vez coberta com grades, partes da linha do metrô que são acessíveis aos carros também tornam-se estacionamentos.

Porém para promover a integração dos dois lados do Guará deve-se priorizar não somente o sistema viário, mas também um conjunto de sistemas que transformam, ou não, uma cidade mais atrativa e prazerosa.

O tratamento do acesso e uso dos equipamentos comunitários e espaço público é uma dessas prioridades. Identificando onde ocorrem esses grandes vazios urbanos, procura-se dignificá-los e interligá-los a algo que os valorize. É o caso não só da área formada pelo encontro das três avenidas, mas também das áreas que circundam a estação do metrô e a feira do Guará, além de toda a extensão que percorre a linha do metrô.



## PAVIMENTAÇÃO

PRAÇA CENTRAL - Reutilização das pedras portuguesas retiradas do calçadão do Guará em 2013 (cor preto e branco)

PRAÇA DO METRÔ E DA FEIRA DO GUARÁ - Bloco intertravado retangular de concreto em espinha de peixe (cor natural)

AVENIDA DO GUARÁ - Bloco intertravado retangular de concreto em fileiras desencontradas (cor ocre e grafite)

PARQUE LINEAR - Tijolo (cor vermelha)

GALPÃO DE LANCHES E CONTOURNO DA ESTAÇÃO DE METRÔ GUARÁ - Bloco intertravado retangular de concreto em fileira (cor vermelha)

PARQUINHO E PEC - aglomerado de borracha (várias vore)

Bloco intertravado retangular de concreto em fileiras (vermelho)

CICLOVIA - concreto armado (cor vermelha)

PISTA DE COOPER - asfalto (cor natural)

DEMAIS CALÇADAS - concreto armado (cor natural)

## ÁREA VERDE

- |          |             |            |           |        |
|----------|-------------|------------|-----------|--------|
| Paineira | Ipê-roxo    | Sibipiruna | Jacarandá | Jerivá |
| Oiti     | Ipê-amarelo | Copaíba    | Cagaita   | Cedro  |



## A FRENTE COMERCIAL DO GUARÁ II

Com a mudança de uso dos lotes residenciais voltados para a linha do metrô das QE's 13 e 24 do Guará II, buscou-se valorizar essa nova frente comercial que vem se formando ao longo dos anos, alargando as calçadas e mantendo suas continuidades com a elevação da pista para veículos ao nível do pedestre nos entroncamentos entre as vias dos conjuntos com a via estruturadora da quadra.

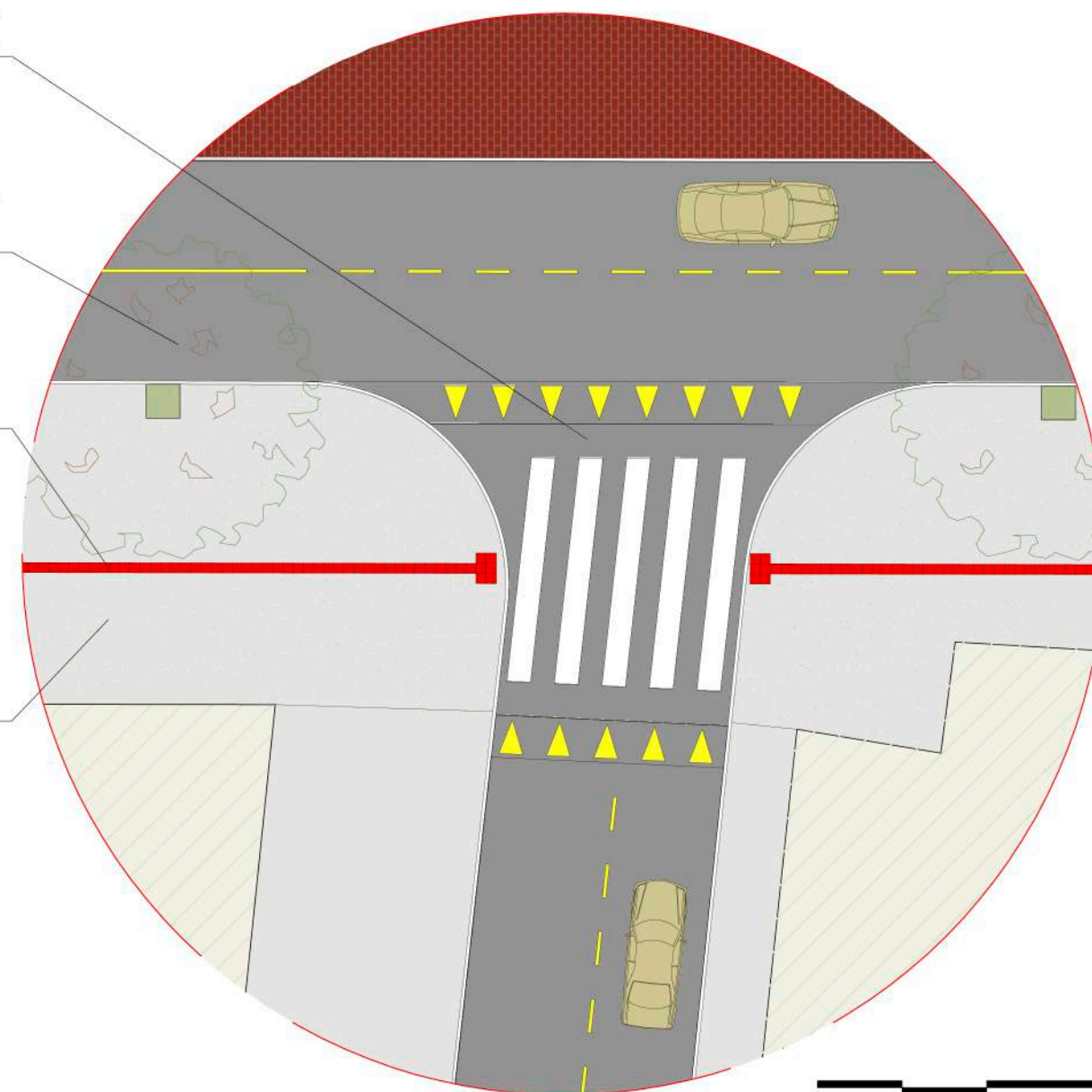


Faixa de pedestre elevada  
ao nível da calçada.

Vegetação da espécie Oiti (*Licania  
tomentosa Benth*) disposta a cada 30m.

Piso tátil.

Calçada em concreto armado.










# AS VÁRIAS POSSIBILIDADES DE MOBILIDADE URBANA

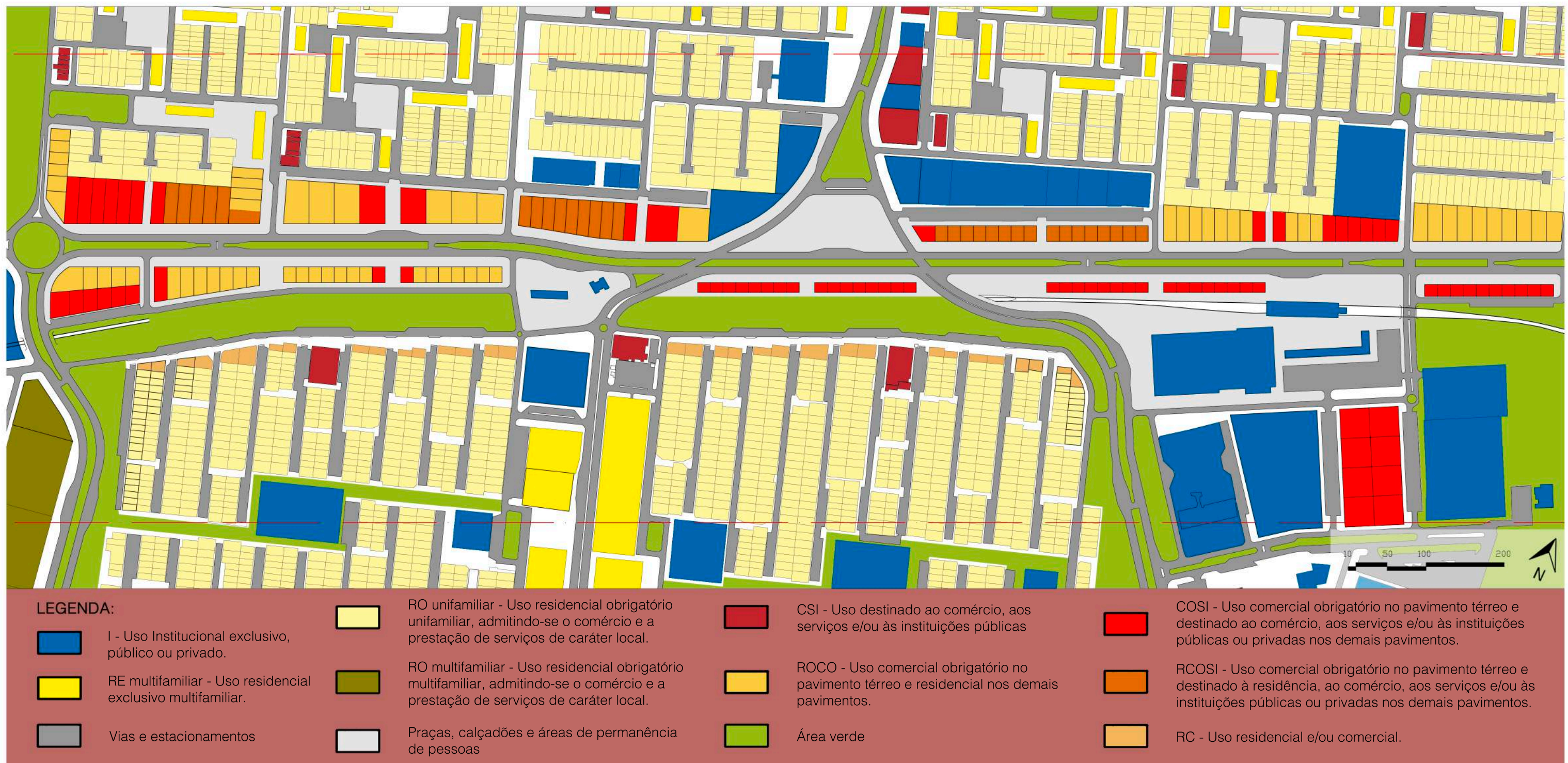
O Centro Metropolitano do Guará, tem como um de seus objetivos consolidar-se como uma área urbana baseada nos conceitos contemporâneos de cidade e mobilidade, promovendo a pluralidade e a democratização de seus acessos. Atualmente o transporte individual de veículo, o transporte coletivo de ônibus e a linha de metrô já são meios de locomoção consolidados na cidade. O deslocamento do pedestre também foi potencializada, com largas calçadas, voltadas para um espaço público convidativo, contínuo e de qualidade, transpassando a sensação de conforto e segurança aos seus passantes. Além disso, propõe-se um sistema interligado de ciclovias e promove-se o empréstimo e estacionamentos de bicicletas, localizados em pontos estratégicos e de grande aglomeração de pessoas.

Por fim, o CMG visa contemplar um sistema de transporte pouco usual no DF, mas que encontra a sua potencialidade no Guará pela possibilidade dele juntar-se com todos os outros meios de locomoção já citados: o transporte ferroviário. Existem projetos de incrementação da linha ferroviária que liga Brasília a Luziânia e, uma vez tomadas as atitudes de promoção deste meio de transporte, há a possibilidade da criação de uma estação intermodal no Guará, um local onde haveria a possibilidade de troca de todos os sistemas de transportes aqui descritos.



- |   |                      |  |           |   |                    |
|---|----------------------|--|-----------|---|--------------------|
|  | Transporte de ônibus |  | Ciclovias |  | Estação intermodal |
|  | Metrovia             |  | Ferrovia  |   |                    |



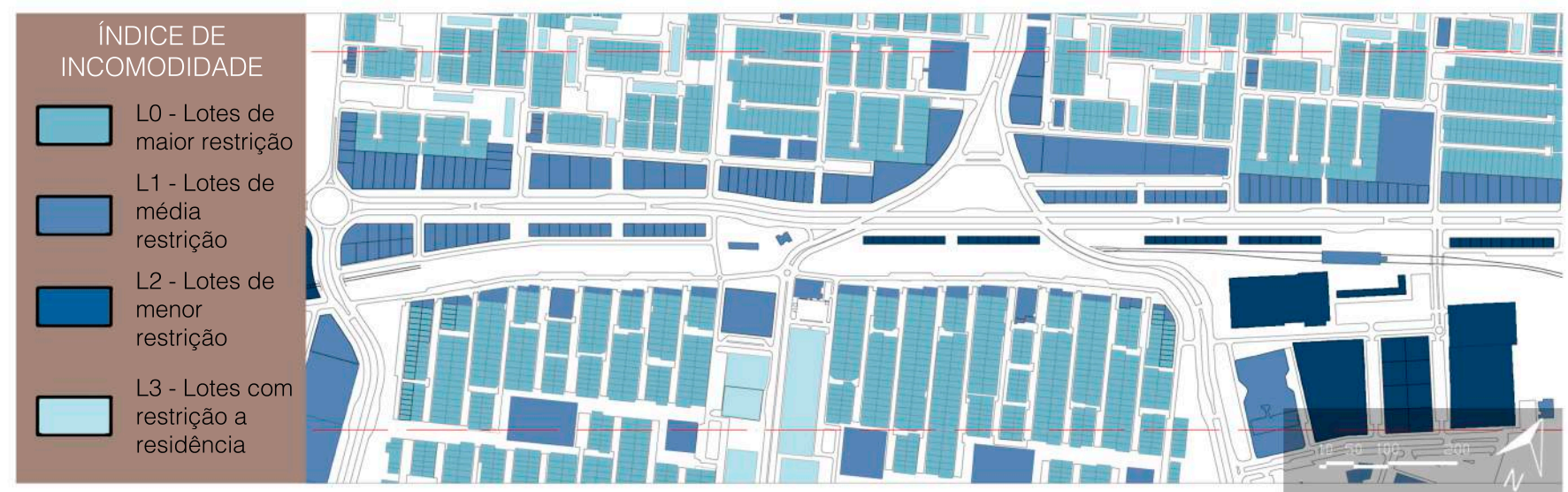


## USO DO SOLO E ATIVIDADES

Tanto o zoneamento quanto as características edilícias dos lotes já ocupados foram mantido, baseados em seus aspectos atuais. Lotes que foram acrescidos dentro de quadras já existentes também mantiveram as mesmas propriedades de uso e ocupação do solo dos lotes ali presentes.

As novas quadras criadas ocupam o espaço entre os Guarás I e II e margeiam a Avenida do Guará. O zoneamento de seus lotes baseia-se em diretrizes que buscam suprir a necessidade de propor uma cidade mais dinâmica, que aproveita o seu espaço e promove o uso diversificado do solo. Tal uso, foi determinado primariamente considerando os índices de incomodidade. O segundo fator, foi o posicionamento dos lotes em si, onde, por exemplo, lotes muito próximos à parte exposta do metrô, ou lotes cujas fachadas estão muito próximas de seus vizinhos, não poderiam ser residenciais.

Além disso, alguns novos lotes de caráter institucional foram propostos visando contemplar o artigo 26 do Plano Diretor do Guará que determina a criação de "unidades imobiliárias específicas para: hospital de abrangência regional, equipamento educacional de grande porte, biblioteca pública, mantendo as áreas de esporte, lazer e instituições de utilidade pública existentes no CAVE". Além dos equipamentos propostos pelo PDL, foram previstos ainda área para um centro cultural e para um teatro (que pode fun-





# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRAS 1 E 2 DA AVENIDA DO GUARÁ



QUADRA 1	DIMENSÕES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	19 x 37	775	ROCO	T + SL + 3P	80	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 2	19 x 38	747	ROCO	T + SL + 3P	80	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 3	19 x 39	770	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 4	19 x 41	793	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 5	19 x 42	816	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 6	19 x 43	839	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 7	19 x 44	862	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 8	19 x 45	885	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 9	19 x 47	908	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 10	19 x 48	888	ROCO	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
QUADRA 2	DIMENSÕES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	2	–
LOTE 2	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 5	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 6	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 7	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 8	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 9	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 10	16 x 15	247	COSI	T + SL + 3P	100	3,5	4	2	–	2	–	2	–	–	–





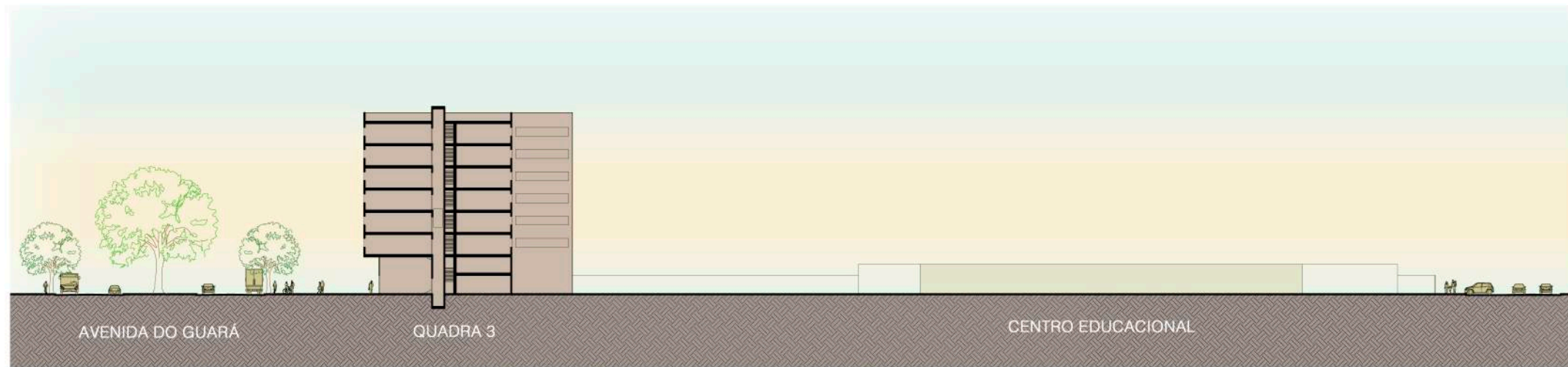
# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRAS 3 DA AVENIDA DO GUARÁ



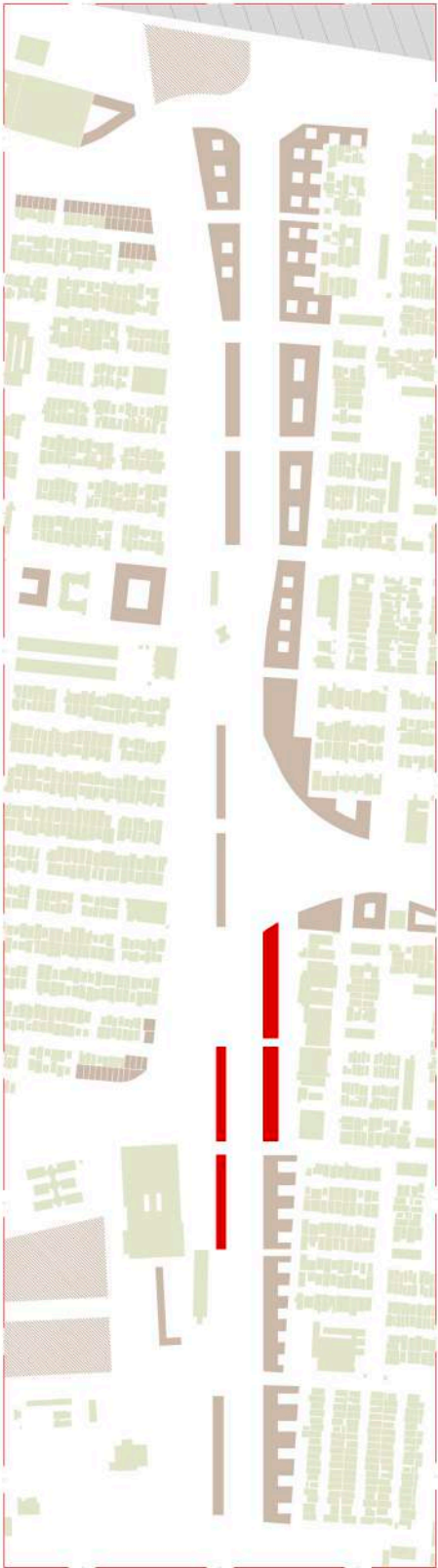
QUADRA 3	DIMENSÕES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 27	471	COSI	T + SL + 6P	85	5,5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 2	16 x 28	464	COSI	T + SL + 6P	85	5,5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 3	16 x 29	482	COSI	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 4	16 x 30	500	COSI	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 5	16 x 31	518	COSI	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 6	16 x 32	535	COSI	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 7	16 x 34	553	ROCO	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 8	16 x 35	571	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 9	16 x 36	589	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 10	16 x 37	607	COSI	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 11	16 x 39	625	COSI	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 12	16 x 40	644	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 13	16 x 41	662	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 14	16 x 42	681	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 15	16 x 43	699	ROCO	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 16	16 x 44	717	ROCO	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 17	16 x 45	736	ROCO	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 18	16 x 47	754	ROCO	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–





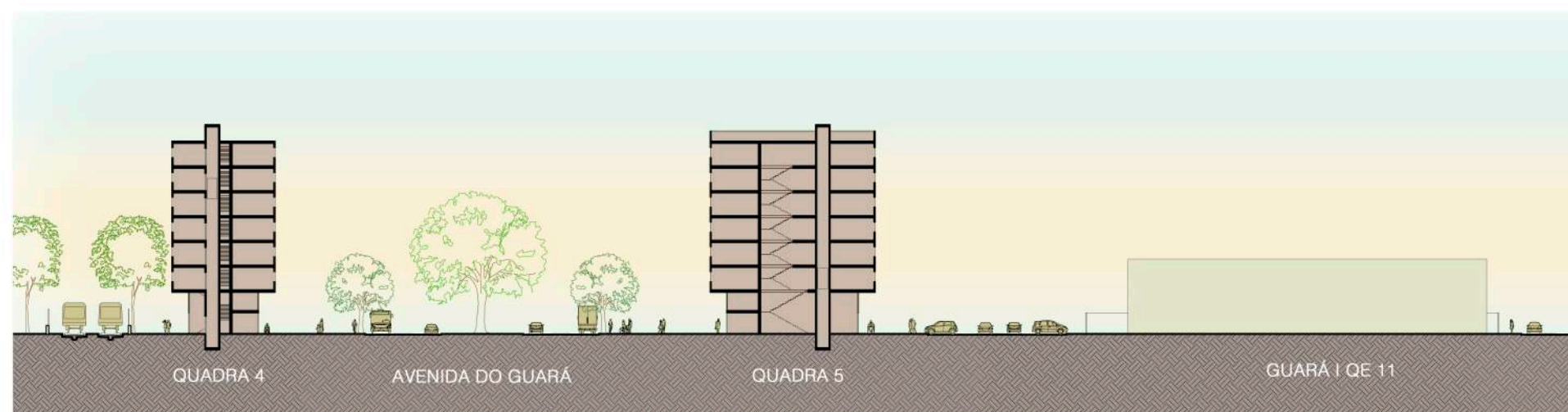
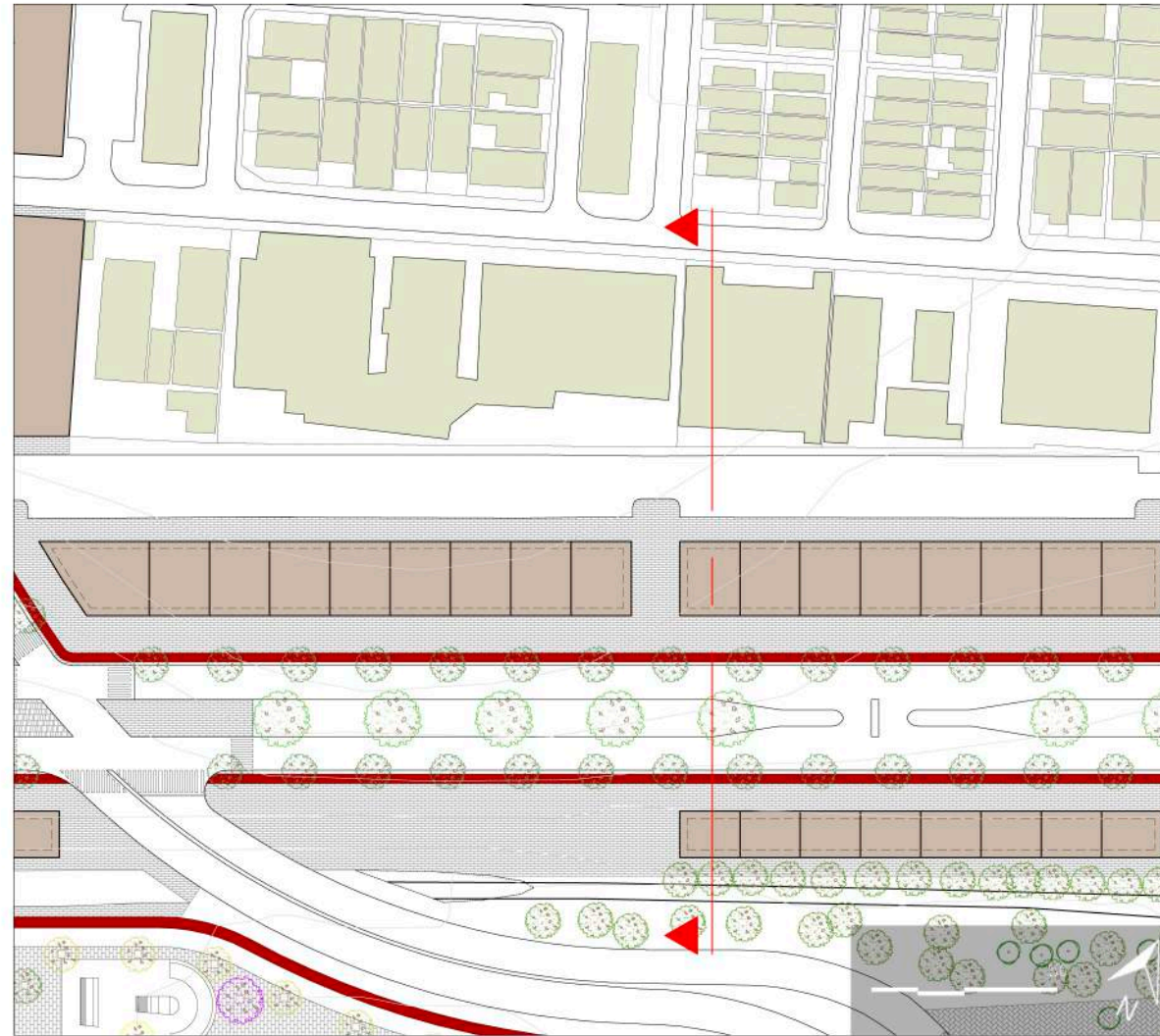
# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRAS 4 E 5 DA AVENIDA DO GUARÁ



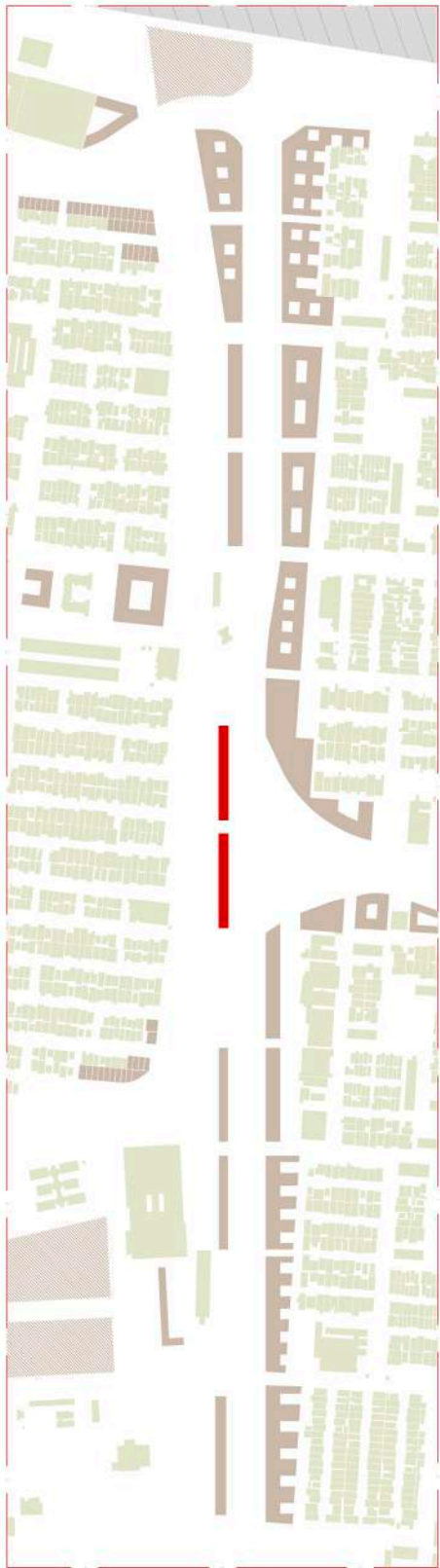
QUADRA 4	DIMENSÖES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	2	–
LOTE 2	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 5	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 6	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 7	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 8	16 x 12	203	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	2	–	–	–
QUADRA 5	DIMENSÖES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	2	–	–	–
LOTE 2	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 5	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 6	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 7	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 8	16 x 20	325	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	2	–
LOTE 9	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	2	–	–	–
LOTE 10	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 11	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 12	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 13	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 14	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 15	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 16	16 x 20	325	RCOSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 17	16 x 20	468	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	2	–





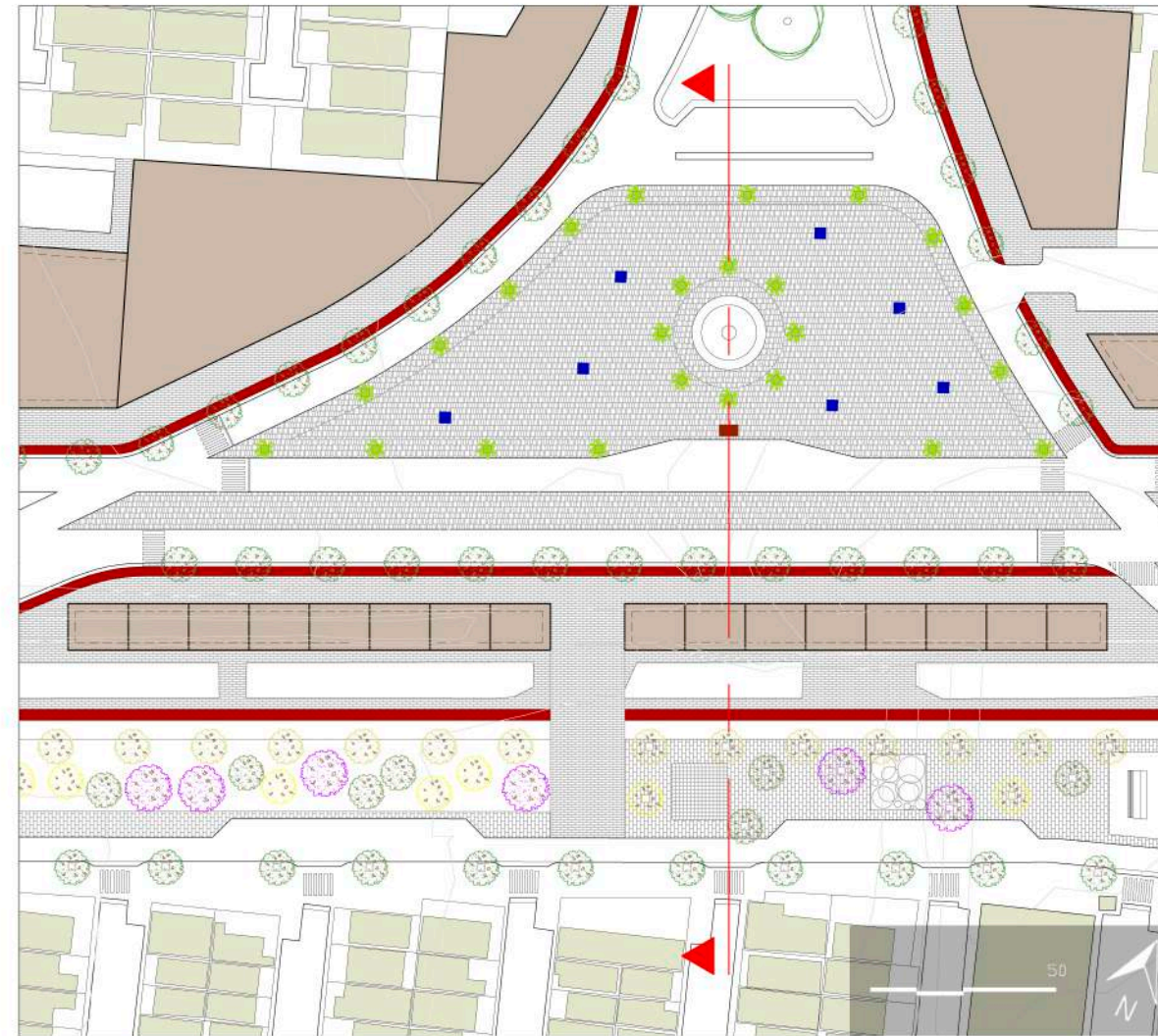
# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRA 6 DA AVENIDA DO GUARÁ



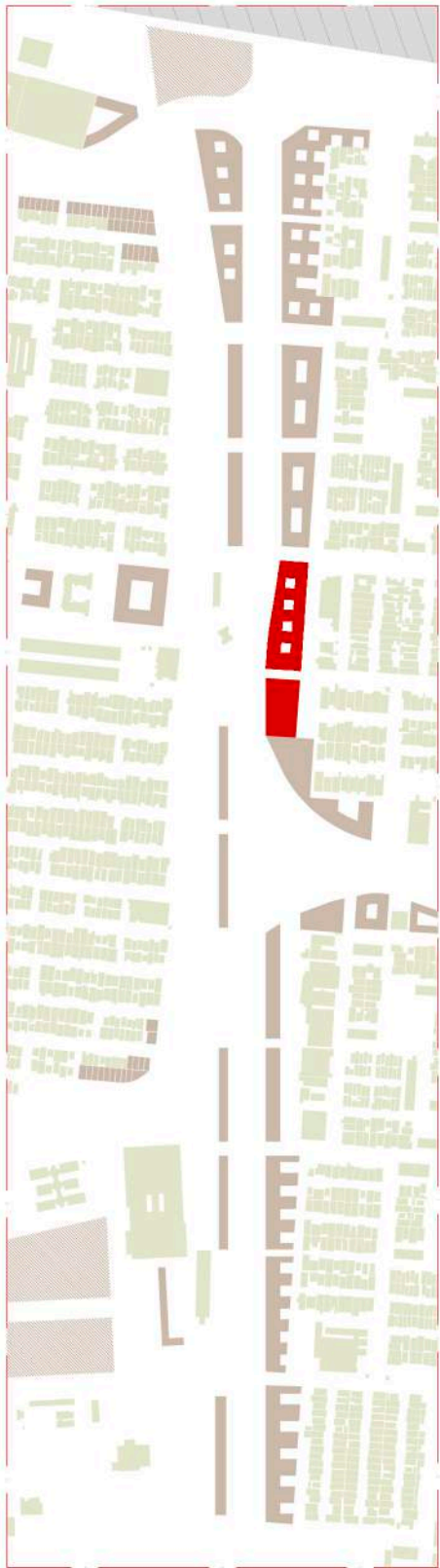
QUADRA 6	DIMENSES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	2	–
LOTE 2	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 5	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 6	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 7	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 8	16 x 12	203	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	2	–	–	–





# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRA 7 DA AVENIDA DO GUARÁ



QUADRA 7	DIMENSES (m)	ÁREA (m <sup>2</sup> )	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	40 x 41	1728	ROCO	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 2	40 x 44	1837	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	15 x 48	719	COSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	15 x 47	720	RCOSI	T + SL + 8P	85	7,5	8	2	–	2	–	–	–	7,5	7,5
LOTE 5	15 x 47	716	RCOSI	T + SL + 8P	85	7,5	8	2	–	2	–	7,5	7,5	–	–
LOTE 6	15 x 46	705	RCOSI	T + SL + 8P	85	7,5	8	2	–	2	–	–	–	7,5	7,5
LOTE 7	15 x 44	684	RCOSI	T + SL + 8P	80	7	8	2	–	2	–	7,5	7,5	–	–
LOTE 8	15 x 43	661	RCOSI	T + SL + 8P	80	7	8	2	–	2	–	–	–	7,5	7,5
LOTE 9	15 x 41	639	RCOSI	T + SL + 8P	80	7	8	2	–	2	–	7,5	7,5	–	–
LOTE 10	15 x 40	618	RCOSI	T + SL + 8P	80	7	8	2	–	2	–	–	–	7,5	7,5
LOTE 11	15 x 39	599	RCOSI	T + SL + 8P	80	7	8	2	–	2	–	7,5	7,5	–	–
LOTE 12	15 x 38	582	RCOSI	T + SL + 8P	100	8,5	9	2	–	2	–	–	–	–	–





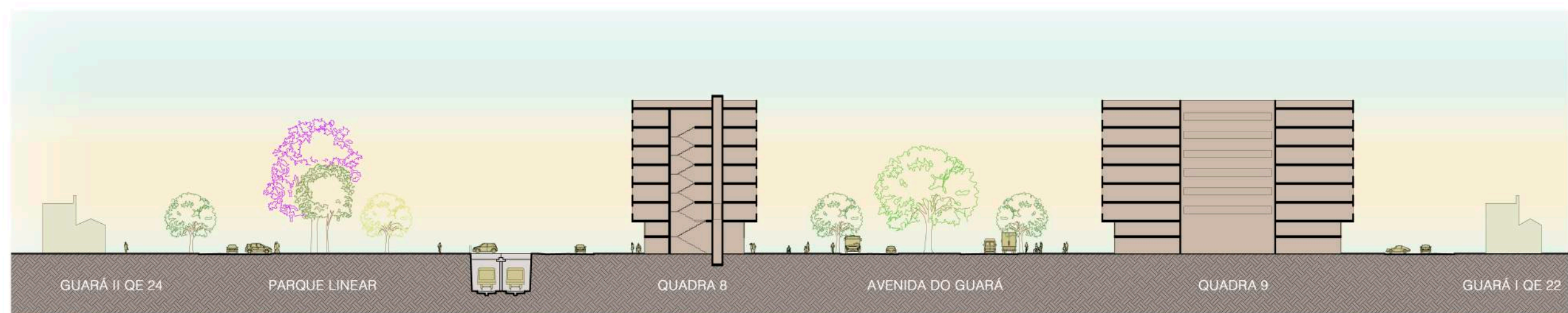
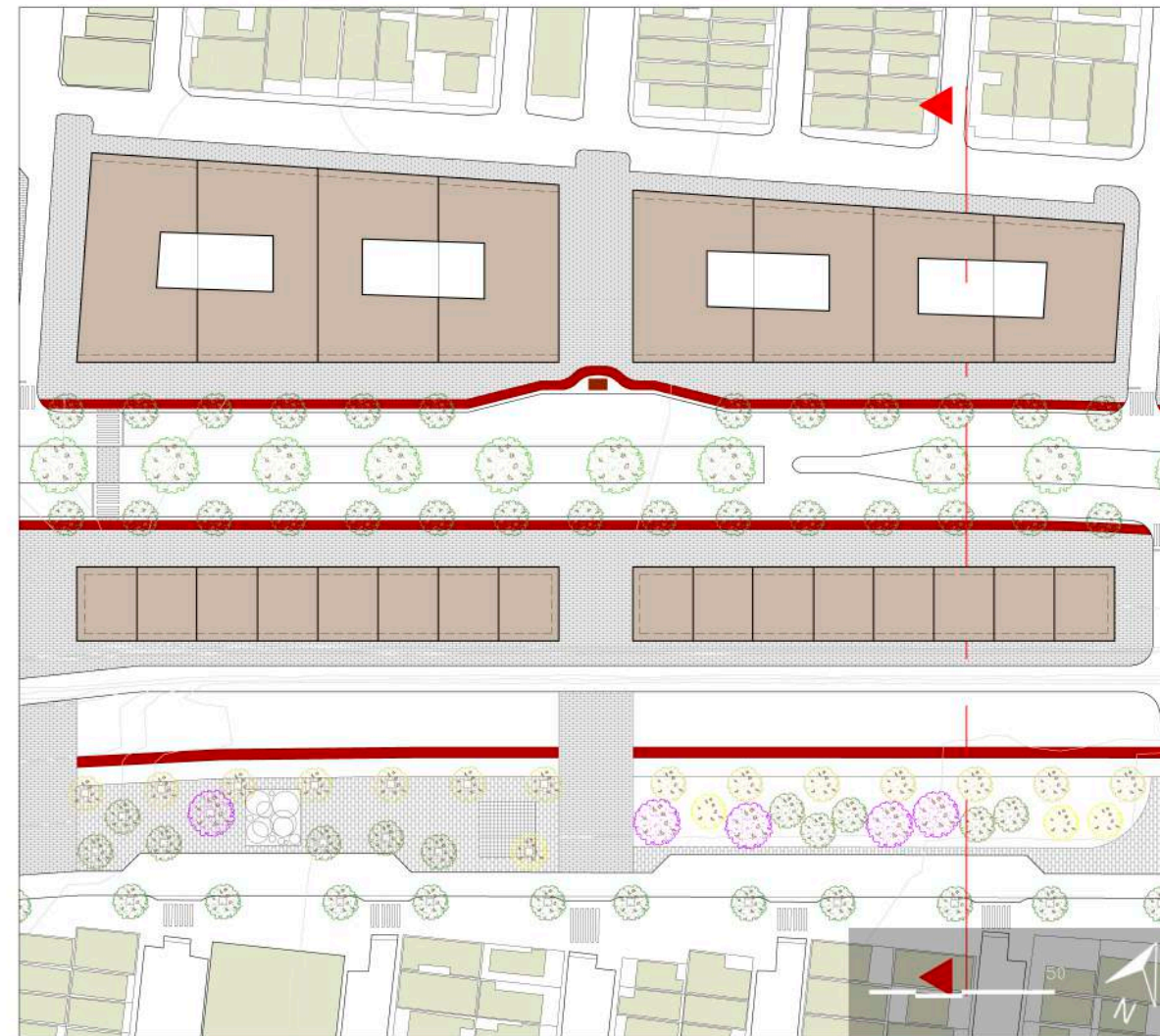
# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRAS 8 E 9 DA AVENIDA DO GUARÁ



QUADRA 8	DIMENSŐES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	2	–
LOTE 2	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 5	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 6	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 7	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 8	16 x 20	325	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	2	–	–	–
LOTE 9	16 x 20	325	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	2	–
LOTE 10	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 11	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 12	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 13	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 14	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 15	16 x 20	325	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 16	16 x 20	325	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	2	–	–	–
QUADRA 9	DIMENSŐES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	32 x 39	1302	ROCO	T + SL + 6P	85	5,5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 2	32 x 41	1327	ROCO	T + SL + 6P	85	5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	32 x 44	1400	ROCO	T + SL + 6P	85	5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	32 x 46	1473	COSI	T + SL + 6P	85	5,5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 5	32 x 48	1592	COSI	T + SL + 6P	85	5,5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 6	32 x 50	1664	ROCO	T + SL + 6P	85	5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 7	32 x 52	1736	ROCO	T + SL + 6P	85	5	6	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 8	32 x 54	1694	ROCO	T + SL + 6P	85	6	6,5	2	–	2	–	–	–	–	–





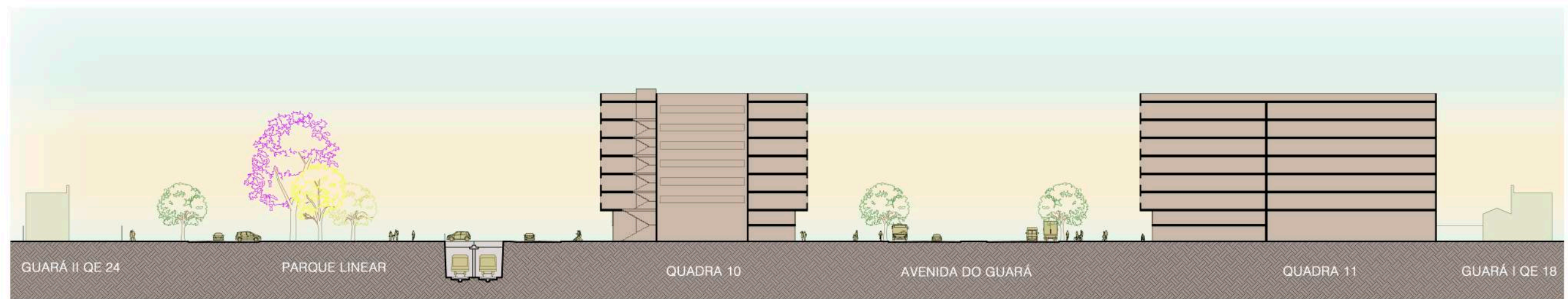
# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRAS 10 E 11 DA AVENIDA DO GUARÁ



QUADRA 10	DIMENSÖES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	16 x 23	422	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 2	16 x 26	466	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 3	16 x 28	511	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
LOTE 4	16 x 31	555	ROCO	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	2	–	7,5	7,5	–	–
LOTE 5	16 x 34	600	ROCO	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	2	–	–	–	7,5	7,5
LOTE 6	16 x 36	644	ROCO	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	2	–	7,5	7,5	–	–
LOTE 7	16 x 39	689	ROCO	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	2	–	–	–	7,5	7,5
LOTE 8	16 x 42	733	COSI	T + SL + 6P	100	6,5	7	2	–	2	–	–	–	–	–
QUADRA 11	DIMENSÖES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	12 x 40	518	ROCO	T + SL + 6P	100	6,5	7	–	–	–	–	–	–	–	–
LOTE 2	12 x 40	518	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	–	–	–	–	–	–	–	–
LOTE 3	14 x 40	562	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	–	–	–	–	–	–	–	–
LOTE 4	14 x 40	562	ROCO	T + SL + 6P	75	5	6	–	–	–	–	–	–	–	–
LOTE 5	40 x 16	699	RCOSI	T + SL + 6P	80	5	6	2	–	7,5	7,5	–	–	–	–
LOTE 6	16 x 47	788	RCOSI	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 7	16 x 48	810	RCOSI	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 8	16 x 49	830	RCOSI	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 9	16 x 50	850	RCOSI	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 10	16 x 51	870	RCOSI	T + SL + 6P	70	5	6	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 11	16 x 53	889	COSI	T + SL + 6P	75	5	6	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–







# TIPOS EDILÍCIOS

QUADRAS 11 E 12 DA AVENIDA DO GUARÁ



QUADRA 11	DIMENSÖES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 12	16 x 54	914	COSI	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 13	16 x 55	931	COSI	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 14	16 x 56	948	COSI	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 15	16 x 57	965	COSI	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 16	16 x 58	982	COSI	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 17	16 x 59	999	COSI	T + SL + 3P	75	2	3	2	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 18	39 x 25	634	ROCO	T + SL + 3P	85	2,5	3	–	–	–	–	–	–	5	5
LOTE 19	19 x 25	494	ROCO	T + SL + 3P	70	2	3	–	–	–	–	10	10	–	–
LOTE 20	15 x 25	376	ROCO	T + SL + 3P	70	2	3	–	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 21	15 x 25	376	ROCO	T + SL + 3P	70	2	3	–	–	15	15	7,5	7,5	–	–
LOTE 22	15 x 25	376	ROCO	T + SL + 3P	70	2	3	–	–	15	15	–	–	7,5	7,5
LOTE 23	15 x 25	376	ROCO	T + SL + 3P	70	2	3	–	–	15	15	7,5	7,5	–	–
QUADRA 12	DIMENSÖES (m)	ÁREA (m²)	USO DO SOLO	ALTURA MÁXIMA (m)	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO		AFASTAMENTOS MÍNIMOS (m)							
						básico	máximo	frontal		fundo		direito		esquerdo	
								T	P	T	P	T	P	T	P
LOTE 1	18 x 22	427	ROCO	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 2	18 x 24	456	ROCO	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 3	18 x 26	484	ROCO	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 4	18 x 27	513	ROCO	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 5	18 x 29	1036	ROCO	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	–	–	–	–
LOTE 6	18 x 22	427	COSI	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 7	18 x 24	456	COSI	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 8	18 x 26	484	COSI	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 9	18 x 27	513	COSI	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–
LOTE 10	18 x 29	541	COSI	T + SL + 3P	85	2,5	3	2	–	7,5	7,5	–	–	7,5	7,5
LOTE 11	24 x 30	775	COSI	T + SL + 3P	90	3	3,5	2	–	7,5	7,5	7,5	7,5	–	–







# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CODEPLAN. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2011*. 2011.

IBGE. *CENSO 2010*. 2010.

SEDUH. *Lei Complementar nº 733, Plano Diretor Local do Guará*. 2006.

CODEPLAN. *Perfil da Distribuição dos Postos de Trabalho no Distrito Federal: Concentração no Plano Piloto e Déficits nas Cidades-dormitório*. 2013.

CORREIO BRASILIENSE. *Guará, uma pequena Águas Claras*. 01/08/2010.

ECOTECH AMBIENTAL LTDA. *Estudo de Impacto Vizinhança da avenida Central e das AEs 2 e 4 da avenida Contorno – Guará II*. 2011.

<[www.luos.df.gov.br](http://www.luos.df.gov.br)>. *Anteprojeto de Lei Complementar Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal*.

CORREIO BRASILIENSE. *Prevista para 2010, via Interbairros vira sonho distante para brasilienses*. 27/05/2013.

TERRACAP. *Relatório de Impacto Ambiental Complementar da implantação do Centro Metropolitano do Guará*. 2008.

*Lei Complementar nº 854, de 15/10/2012*.

SEDHAB. *Lei Complementar nº 803, Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal*. 25/04/2009.

*Lei Complementar nº 90, Plano Diretor Local de Taguatinga*. 1998.

KOHLSDORF, Gunter. *Brasília: o dilema entre ser cidade ideal ou cidade real*. 1996.

HOLANDA, Frederico, KOHLSDORF, Gunter. *Arquitetura como situação relacional*.

<[www.guara.df.gov.br/noticias](http://www.guara.df.gov.br/noticias)>. *Aprovado fim do calçadão em pedra portuguesa*. 05/04/2013.

<[www.jornaldoguara.com](http://www.jornaldoguara.com)>. *Finalmente começa a construção da ciclovia do Guará*. 25/05/2013.